- Austriacy się poznali
- Fałszywy trop?
- Śmierć pilota



ADAM WARZOCHA
Bryłka złota

RAFAŁ JABŁOŃSKI
Akcja — Bursztynowa komnata

HELENA KOWALIK
Lot po ostatniej prostej

Z cyklu „Klubowe rozmowy"
ERYK LIPIŃSKI

Krajowa Agencja Wydawnicza
Warszawa 1989

Ekspres Reporterów

ISBN 83-03-02870-7

Adam Warzocha
BRYŁKA ZŁOTA

Nad Sanok nadciągała burza, nie bacząc na trwające dożynki rangi wojewódzkiej. Ludzie przemykali przez wystawę sprzętu rolniczego, zatrzymując się nieco dłużej w jednym miejscu. Stał tam ciągnik, co tam ciągnik — mały ciągniczek. Na niebie burza, na ziemi festyn, a tu pozierają i pozierają. Czego chcą? Chcą kupić, dowiedzieć się, gdzie można kupić taki mini-ciągniczek, śliczną wykonaną jakby w dobrze wyposażonej fabryce, a nie w zakładzie rzemieślniczym Mieczysława Chilika we wsi Rogi.

— Popatrz na tablicę obok maszyny — powiada mój kolega — który sposobi się do napisania pracy dyplomowej w akademii rolniczej na temat wynalazków i racjonalizatorów na wsi.

— Co jest w niej takiego dziwnego? — pytam.

Odpowiada, że napis na tablicy jest ważniejszy niż wszystkie maszyny zgromadzone na wystawie: *ciągnik skonstruowany i wykonany pod patronatem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Rolnictwa w Krośnie.* Obok znaczek *NOT*, w którym stowarzyszenie jest sfederowane.

— Takie to ważne? — spytałem.

— Do licha, nie rozumiesz — zdenerwował się przyszły

mechanizator rolnictwa wyższej rangi — to ważny przypadek. Facet nie został pozostawiony sam sobie. Może ma rękę jak bochen chleba, którą trudno ująć piórko redis, może nie wie gdzie co załatwić, a stowarzyszenie przyszło mu z pomocą. To ważne, to trzeba roztrąbić na cały kraj, do małorolnych i średniorolnych zajmujących się racjonalizacją. Bo ci więksi rolnicy tym się nie zajmują — nie mają czasu i nie przymusza ich potrzeba. A małorolne niespokojne dusze ciągle kombinują, wymyślają, jedno kończą, drugie zaczynają. Piszą o usprawnieniach do fabryk maszyn rolniczych, a tam mówią: nienormalni, techniką się zajmują, są od produkowania żywności, nie od techniki. Techniką zajmujemy się my. Rolnik z Lucimia, z bydgoskiego, wymyślił „*uproszczony montaż podbieracza do kombajnu Bizon*". Według konstrukcji fabrycznej wymaga to pracy czterech ludzi przez cztery godziny, według jego usprawnienia — jednej osobie zajmuje pół godziny. Przesłał do fabryki do Płocka. Fabryka nic. Inne fabryki na takie propozycje też nic. Kluby techniki i racjonalizacji nic. Ty to wyczuwasz? Dwa tysiące notorycznych wynalazców i usprawniaczy na wsi, wszyscy w swoich pomysłach dają jakby grudkę, bryłkę złota i nic. Obojętność. Co za kraj, żeby nie pozbierać bryłek złota leżących na wyciągniętych dłoniach wiejskich wynalazców. Dlatego to jest takie ważne — kontynuował wyższej rangi przyszły mechanizator polskiego rolnictwa — że Chilik pracując nad swoim mini-ciągnikiem nie był sam, miał pomoc.

Do Chilika pojechałem w niedzielę. „Burza" Rogi grała mecz, wstąpiłem, by wśród widzów wywiedzieć się czy na widowni jest konstruktor. Nie było. Jego dom stoi opodal. Chilik chodził po podwórku z metrem w ręku.

— No, niedziela, a ja z metrem chodzę — powiedział jakby sam się dziwił.

Dom nowy („ale nie wykończony, choć dwanaście lat

stawiamy"), połowa parteru zajęta na warsztat. — To niewygodne dla domowników — powiedziała żona Chilika, nauczycielka rosyjskiego w szkole w Rogach.

W warsztacie błyska różnymi kolorami *RZECH-2*.

— Jestem rzemieślnikiem, dlatego *RZ*, nazywam się Chilik, dlatego *CH*.

Chilik zastanawia się nad zmianą nazwy, bo w Poznaniu podczas targów *Polagra*, Austriacy skarżyli się — tego się nie da wymówić.

Rzech-2 ma trzy koła, przy pełnym skręcie przedniego działa mechanizm wyłączający napęd jednego z tylnych kół. To koło przyrasta jakby do ziemi, drugie tymczasem nadgania jak żołnierz podczas musztry na skraju szyku. Chilik wie, że ciągnik jest niewiele wart, jeżeli do niego nie ma osprzętu. Wiedział również, że ciągniczek z osprzętem (brony, pług itd.) jest niewiele wart, gdy narzędzia nie będą zunifikowane. Nie konstruował zatem narzędzi, lecz dostosował do swego ciągniczka osprzęt taki, jaki jest do nabycia w składnicach sprzętu rolniczego *Samopomoc Chłopska*.

Rzech-2 z osprzętem wykonuje czternaście czynności w polu. Ciągniczki jugosłowiańskie i czeskie, sprowadzone przez państwowy handel, wykonują cztery — sześć podstawowych czynności. *Rzech* zrobi wszystko przy uprawie ziemniaków, sporo przy uprawie truskawek, warzyw itp. W zimie nie próżnuje — odwala zaspy, bo ma lemiesz — pług do odgarniania śniegu.

Rzech-2 z oprzyrządowaniem kosztował w 1987 roku od trzystu osiemdziesięciu do czterystu pięćdziesięciu tysięcy złotych (wraz z przyczepką i pługiem odśnieżającym). Ciągniczki importowane, mające dwa razy mniejsze możliwości wykonywania czynności uprawowych, kosztowały trzy razy więcej. Chilik zastrzega się, że jego kalkulacja jest rzemieślnicza, a nie wielkofabryczna — kupuje mateiały hutnicze na kilka egzemplarzy najwyżej, parę silni-

ków, kilka bron itd., bo na tyle po prostu go stać. Nie ma tak dużego kapitału, żeby za jednym zamachem sprowadzić z Grudziądza, Tczewa, Poznania, Nowej Dęby, Wrocławia, Katowic itd. tyle dóbr do montażu i roboty, żeby mieć spokój na rok. Duża fabryka to może i taka fabryka powinna produkować taniej.

Mgr inż. Kazimierz Zarajczyk z Wojewódzkiego Ośrodka Postępu Rolniczego w Iwoniczu widział już różne mini-ciągniki. Chilikowym jest zauroczony — klasą konstrukcji i wykonania. Chilik wyliczył, powiada, rozkład ciężaru. To jest fachowiec, dla którego nie jest obojętne czy pięć kilogramów przeważa w tę, albo w drugą stronę. I dlatego jego ciągniczek w pracy prowadzi się jednym paluszkiem.

Romana Bodniaka, dyrektora WOPR w Iwoniczu, cieszy estetyka Chilikowej maszyny. Maszyna rolnicza powinna być ładna i przyjemna. — Gdy się da chłopakowi wiejskiemu do wyboru motocykl *SHL* i *MZ*, to co będzie wolał?

— Agregat ogrodniczy Chilika, to zachód Europy.

Wchodzimy więc do warsztatu popatrzeć na „zachód Europy". Rzeczywiście stoi piękny, kolorowy, wymuskany, jakby dopiero wrócił z wystawy.

— To egzemplarz pokazowy, dlatego taki wymuskany?

— Nie — odpowiada Chilik — pracowałem nim przez cały rok.

Po każdym roboczym dniu myłem. Żona pilnowała — jedź pod prysznic. Ostatnio przed wystawą poprawiłem malowanie.

W garażu, obok *Rzecha-2* stos rupieci hutniczych, opodal osprzęt do ciągniczka, dalej — tokarka itd. Ciasno przeogromnie, dlatego Chilik swoją pierwszą konstrukcję — *Rzecha-1* trzyma u sąsiada. Wcześniej robił różne cudaczne ciągniczki, każdy na inną modłę. Nazywają w okolicy takie stwory techniczne „kosmitkami", bo

potrafią łazić wszędzie, po niepokojąco nawet stromych polach uprawnych, jak łunochody.

Na własny rachunek Mieczysław Chilik zaczął pracować w 1980 roku. *Rzecha-1* skonstruował w 1982 roku i robi do dziś. Na oko jest to ciągle taka sama maszyna, ale w wykonaniu, a przede wszystkim w możliwościach polowych, znacznie ulepszona.

Gdy ulepszał „*Rzecha-1*", już wiedział jaki będzie „*Rzech-2*" — przede wszystkim trzeba chłopa posadzić na ciągniku. W 1984 roku był gotów „*Rzech-2*" i robi go do dziś. Na oko jest to ta sama maszyna, ale w możliwościach polowych itd. Wie jak będzie wyglądał *Rzech-3*. Ma ideę *Rzecha-4*, z tym że nazwa będzie inna, bo ta „nie da się przecież wymówić".

Zanim zaczął pracować na własny rachunek, brał pensję w fabryce amortyzatorów w Krośnie, przestudiował zaocznie dwa lata w Akademi Górniczo-Hutniczej. Dzięki światłej babci (rodziców stracił, gdy miał cztery lata) poszedł do dobrej średniej szkoły technicznej, do Rzeszowa. — Uczono nas tam, że na młodych ludzi, szukających nowych rozwiązań, czeka kraj.

Z *Rzechami* bywał na wystawach. Zaczęło się w 1982 roku — drugie miejsce w ogólnokrajowym konkursie *Postęp techniczny w ogrodnictwie*, w 1983 roku druga nagroda na krajowej giełdzie wynalazków, w 1984 roku — nagroda i dwa wyróżnienia. W 1985 roku pojechał do Bułgarii na wystawę zorganizowaną przez Światową Organizację Własności Intelektualnej. Wynalazki z sześćdziesięciu siedmiu krajów. Z Polski, w grupie maszyn i urządzeń rolniczych zaprojektowanych przez konstruktorów urodzonych po 1945 roku, był mini-ciągnik Chilika. Polska komisja typująca zdecydowała, że tylko ta konstrukcja pojedzie. Miarą zainteresowania Chilikową maszyną były listy od bułgarskich ogrodników. W 1986 roku *Rzech* wygrał krajowe targi wynalazków w Katowi-

cach, w 1986 roku zdobył też pierwszą nagrodę na krajowej wystawie wynalazków w rolnictwie...

Wątpliwości i przypadku nie ma — konstrukcje Chilika to nie są byle jakie łunochody, kosmitki, cudactwa sklecone wedle przypadkowego zbiegu okoliczności, wedle tego jakie materiały hutnicze poniewierały się na podwórku wykonawcy, na podwórku obstalującego maszynę, oraz w składzie złomu w gminie spółdzielni.

Prof. Jerzy Tymiński, dyrektor Instytutu Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa, powiedział — to jest dowód, że nie zawsze trafne rozwiązanie musi się zrodzić w umyśle naukowca.

Oczywiście tych słów całkowicie do Chilika wziąć nie można, trzeba przecież uwzględnić, zgodnie z treścią tablicy wystawionej przy jego maszynie na dożynkach w Sanoku, że pomagali mu znający się na rzeczy specе ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Rolnictwa w Krośnie. Z ciekawością spytałem — w czym pomogli? Bo przecież tę pomoc trzeba roztrąbić w całym kraju, tego domagał się mój znajomy, przyszły mechanizator polskiego rolnictwa wyższej rangi. Na twarzy Chilika zobaczyłem wówczas kwaśny uśmiech. Kwaśnych uśmiechów będzie więcej, ten pierwszy.

Bo okazuje się — SITR nie pomogło Chilikowi nic, kompletnie nic. W wystawie uświetniającej dożynki wojewódzkie w Sanoku ani myślał brać udziału. Wystaw, targów, giełd wynalazczości, miał po prostu dosyć — nic pożytecznego, poza powiększeniem listy chwalebnych nagród. Chilika już wyróżnienia nie cieszą. Cieszyłoby go, gdyby *Rzechy* w dużej liczbie służyły małopolskiemu rolnictwu. Toteż, gdy przyjeżdżały limuzyny i ich pasażerowie namawiali, by uświetnił wystawę, odmawiał. Ale przed wojewódzkimi dożynkami uległ. Tuż przed tą imprezą, z kolejnej limuzyny wysiadł pasażer, by powiedzieć, że przy jego, Chilika, *Rzechu* będzie stać dla

uświetnienia obwieszczenie, iż maszyna została wykonana pod patronatem SITR-NOT. I znów uległ. Pasażerowie, którzy wysiadali z limuzyn na jego podwórzu nic mu dotąd nie pomogli. Odwdzięczać się nie musiał. Ale mogli zaszkodzić — w banku, w urzędzie... Życie na prowincji jest proste. Dokąd się odwołasz, dokąd pójdziesz ze skargą, jeśli od rozpatrywania zażaleń są właśnie ci ludzie, którzy ci szkodzą?

Na dożynkach kręcił się wśród publiczności. Przy swojej maszynie ani przystanął.

Tej wrześniowej dożynkowej niedzieli dwie burze grzmiały — jedna nad Sanokiem, a druga w Chilikowej duszy.

Dłonie wynalazcy ściskało czterech ministrów i jeden pierwszy sekretarz wojewódzki. Henryk Wojtal, do sierpnia 1986 pierwszy sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Krośnie (to on zapowiadał — *będziemy nożem wycinać wszystkich dyrektorów, którzy nie będą wprowadzać postępu technicznego*) wlał słowa otuchy w Chilikowe ucho, mówiąc — nie ma sprawy (mając na uwadze Chilikowe potrzeby). I sekretarz ustalił, że do domu wynalazcy do Rogów doprowadzi się linię telefoniczną. Chilik żalił się bowiem, że czasami trzy dni w tygodniu traci na przejazdy na pocztę do Krosna. Telefonuje do Grudziądza itd. Nie ma sprawy, powiedział zatem sekretarz i zobowiązał kierownika wydziału rolnego Komitetu Wojewódzkiego do rozwiązania tego problemu. Kierownik był zarazem przewodniczącym Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Rolnictwa w Krośnie, więc się dobrze złożyło.

Od tamtego czasu opodal domu Chilika pociągnięto linię telefoniczną, tyle że nie do niego.

Trzej wiceministrowie rolnictwa obiecali Chilikowi — „idą dla was lepsze czasy".

Minister postępu technicznego Konrad Toth zapowie-

dział, że wpadnie do Rogów. Nie wpadł, może zapomniał, może przez brak czasu. A może podczas krajowych targów wynalazków w Katowicach w maju 1986 roku zbyt wielu występującym przyobiecał odwiedziny? Już nieistotne. Ważniejsze, że zwrócił uwagę na techniczne osiągnięcia Mieczysława Chilika.

Różni mądrale traktują Chilika jak entuzjastę w charakterze, ale przedszkolaka w technicznym wyszkoleniu. Tak nie jest. Jego konstrukcje nie są na poziomie technicznego przedszkola. Takie są opinie ludzi z Ośrodka Postępu Rolniczego w Iwoniczu i z sanockiej placówki Instytutu Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa. To wynika z listy zdobytych nagród jak również obiecanki ministra Totha, jeśli nie każdemu wynalazcy obiecywał odwiedziny.

Chilik należy do ekstraklasy wynalazców wiejskich, ale jego łos jest taki sam, jak pozostałych dwu tysięcy (niektórzy prawią, że sześciu tysięcy) wiejskich pasjonatów innowacyjności. Do nich zwrócił się kiedyś dr inż. Bronisław Burkiewicz z Akademii Rolniczej w Krakowie z przemówieniem zaczynającym się od słów „drodzy męczennicy".

Lista urzędów, organizacji, stowarzyszeń itd, statutowo zobowiązanych do świadczenia pomocy wynalazcom i racjonalizatorom wiejskim jest zachęcająco obszerna: SITR, IBMER, KZRKiOR, CRS, MRLiGZ, ZMW, ZSMP, ZPMR, ZTOR, WOPR, WKTiR... Przyjaciel, ów studiujący jeszcze, acz w przyszłości mechanizator rolnictwa wyższej rangi, radził by te skróty napisać jednym ciągiem — sitribmerkzrkaiorceeresemereligiezetzetemwuzetesempezetpeemerzettor... Bo pożytek jest taki sam, za to dźwięczniej brzmi.

Ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Rolnictwa Chilik miał po raz pierwszy do czynienia podczas dożynek w Sanoku i po raz drugi, gdy pod jego dom

przyjechał zapowiadacz szczęścia z wiadomością, żeby wynalazca przygotował się na szczególną wizytę. Przyjedzie sam krajowy przewodniczący SITR. Zapowiedź ciesząca. Jak zwykle przed wizytami odczuwa podniecenie powodowane nadzieją, że może tym razem... Profesor przewodniczący pospiesznie przywitał się, pospiesznie wysłuchał informacji podstawowych o mini-ciągnikach Chilikowych. Na pokaz w polu i obszerniejsze informacje nie przystał. Powiedział, że nie ma czasu i nie bardzo go to interesuje, jest przecież specjalistą od roślin motylkowych.

Pozorowane zainteresowanie jest boleśniejsze, niż jego brak.

Na zgromadzeniu wiejskich wynalazców — nie ma znaczenia gdzie, w którym roku i kto mówił, gdyż w 1988 roku mówi się to samo co w roku 1983, zapisano: *bez poparcia kółek rolniczych nasz ruch przegra. Kółek rolniczych w pierwszej kolejności, a w drugiej państwowych ośrodków maszynowych.*

Miejsce zdobywania informacji — Wojewódzki Związek Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych w Jaśle. Prezesów w tym dniu nie ma i dobrze, przypuszczalnie w innym przypadku, nie porozmawiałbym z Janem Małkiem. Ma w swojej pieczy postęp techniczny. Jego stanowisko nosi nazwę — starszy specjalista od spraw warsztatowych. Co pan robi? — Coś tam się robi, odrzekł. Ostatnio założył pięć klubów techniki i racjonalizacji w spółdzielniach kółek rolniczych. To się robi w ten sposób — bierze delegację służbową, jedzie, zakłada, gotowe. Na działalność klubów Jan Małek nie dostaje żadnych pieniędzy.

A wynalazcy — rolnicy indywidualni? — dociekam. Tej problematyki starszy specjalista od spraw warsztatowych nie ma w zakresie zainteresowania, ale gdyby indywidualny rolnik — wynalazca przyszedł do związku,

swego statutowego obrońcy i powiernika, wówczas Jan Małek mógłby pomóc. W jaki sposób konkretnie? No, mógłby podpowiedzieć „jakieś zarządzenia w określonym kierunku".

A gdyby przyszedł twórca znakomitego mini-ciągnika prosząc o pomoc we wdrożeniu do produkcji? — No, gdybyśmy wiedzieli, że będzie dobrze taki ciągnik służył, to można by porozmawiać. Pokierowalibyśmy wynalazcę do Urzędu Wojewódzkiego. Tak byśmy pomogli.

Stanisława Smoleń była zastępcą głównego księgowego w tymże wojewódzkim związku. Finansową orientację ma więc większą niż Jan Małek, dla którego wydatki na innowacje praktycznie identyfikują się z wydatkami na rozliczenie jego delegacji służbowych. Pani Smoleń powiedziała, że dotąd nie wydatkowano pieniędzy z budżetu wojewódzkiego związku kółek na popieranie wynalazców. Owszem, wydatkuje się na konkursy: „*o mleko lepszej jakości*", „*najlepszy żniwiarz*", albo na konkurs „*piękno ogródków*". Natomiast na wspieranie Chilika i jemu podobnych nie ma nic. Nikt po prostu nie wnioskował — sądzi pani Smoleń. Nikt o to nie zabiegał z gminnych związków rolników i kółek, ani nikt z fachowców ze związku wojewódzkiego.

Chilik powiedział: jeszcze najwięcej pomaga mi Wojewódzki Ośrodek Postępu Rolniczego.

W 1985 roku w styczniu, minister rolnictwa napomniał wszystkie WPR-y w kraju, by wzmogły zainteresowanie innowatorami ze wsi. Ma się ono objawić w przyjmowaniu projektów, łącznie z pomocą patentową, i ich propagowaniu. Napomnienie ze stycznia 1985 roku przygotował zapewne funkcjonariusz ministerialny, podniecony biurokratycznymi metodami krzewienia rozkwitu, bo obszernie zaagitował o występowanie o odznaki *Racjonalizator Produkcji*", „*Zasłużony Racjonalizator Produk-*

cji" i o jeszcze znamienitszą odznakę „*Zasłużony dla Wynalazczości i Racjonalizacji*".

Roman Bodniak z WOPR-u w Iwoniczu uważa: kadrowo jesteśmy nieprzygotowani do sprawowania patronatu nad wynalazcami. Problem nie w tym, że nas nie stać, lecz w tym, że to nie ma sensu, bo przemysł sprzętu rolniczego generalnie wykazuje brak zainteresowania pomysłami. Chilik ma kilka świadectw z Urzędu Patentowego i co z tego? Dokumentację do Urzędu Patentowego przygotował samodzielnie, bo akurat potrafi. To bez znaczenia czy samodzielnie, czy z pomocą WOPR-U, skoro pożytku nie ma.

Chilik świadectwa patentowe trzyma w podręcznej szufladzie. Niekiedy wyciąga i konstatuje: o, jakie ładne świadectwa. Kiedyś wystarał się o nie po to, żeby udowodnić, że „nie dubluje rozwiązań, pewna kultura obowiązuje". A teraz?

— Teraz czasami myślę — zdobyłem tyle nagród i mam świadectwa patentowe, i nie było dotąd nikogo, kto przyjechałby do mnie i powiedział — chodź, pojedziemy w pole, sprawdzimy co twój pojazd jest naprawdę wart.

Roman Bodniak z powyższego powodu powątpiewa nie tylko w sens szykowania w WOPR służby technicznej na potrzeby wynalazców. Powątpiewa również w sens organizowania wystaw usprawnień i wynalazków, wykoncypowanych przez wieś. Już nie wiadomo — on od Chilika, czy Chilik od niego, zaraził się zwątpieniem.

— Finansuje nas województwo, powiada Bodniak. Wydatkowanie przydzielonych funduszy musi być precyzyjne, tak jak precyzyjne są wytyczne z ministerstwa finansów. Są, owszem, pieniądze na popieranie innowacji agrotechnicznych, ale problem jest w interpretacji — czy popieranie Chilika mieści się w tym, czy nie mieści? Przyjedzie kontrola i nie zausterkuje popierania Chilika. Przyjedzie druga i potępi — za państwowe pieniądze

popieracie prywaciarza! (Chilik to nawet nie rolnik, a rzemieślnik. Pola ma może z siedemdziesiąt arów, plus dzierżawy od krewnych, po to pewnie, żeby mieć pole doświadczalne dla *Rzecha*). Za takie popieranie można beknąć.

Roczny budżet WOPR-u to dwieście dwadzieścia milionów złotych, z tego połowa to płace. Paręnaście tysięcy złotych WOPR płaci do Wojewódzkiego Klubu Techniki i Racjonalizacji.

— Nie odczuwam, że coś z tego mamy — mówi Bodniak. Pierwszy i ostatni kontakt z WKTiR mieliśmy, gdy przyjechali agitować do wpisu na członka zbiorowego do nich. Sądziłem, że to przyda się wiejskim wynalazcom. Teraz widzę, że chodziło o to, żeby powiększyć kasę WKTiR.

Kazimierz Zarajczyk zajmuje się w WOPR w Iwoniczu postępem agrotechnicznym. Owszem, dział wdrożeniowy współfinansuje rolnikom indywidualnym zakup nowości. Praktycznie jest to dotacja około czterdziestu tysięcy złotych. Zdarzyło się, gdy wdrażano *„agregaty do przedsiewnej uprawy gleby”*, że dofinansowanie wyniosło siedemdziesiąt tysięcy.

— Problem nie polega na tym — sądzi Bodniak — czy znajdziemy w swoim budżecie siedemdziesiąt tysięcy dla Chilika. W żadnym razie nie znajdziemy tylu pieniędzy, żeby popierać wdrożenia kilkudziesięciu wynalazków i usprawnień, jakie co roku wymyślają rolnicy w województwie. Chodzi o układ — ma Chilik świetny pomysł, muszą być fabryki chętne do wdrożenia. Przecież w WOPR nie wyprodukujemy Chilikowego ciągnika, mając warsztat z jednym kanałem i torbę kluczy. W państwowych ośrodkach maszynowych już by mogli to zrobić.

POM-y we wschodniej Małopolsce mają zrzeszenie w Rzeszowie.

— Nasze przedsiębiorstwa są otwarte na wprowadzenie innowacji — powiedział Wiesław Pomianek, specjalista w zrzeszeniu od techniki i nowoczesności.

— Nie znajdzie się taki głupiec, który publicznie powie, że go to nie interesuje — dopełnił pan Tobiasz, dyrektor zrzeszenia. Podziwiam konstruktorów wiejskich i nie dziwię się, że ich prace są zazwyczaj niedojrzałe technicznie. Nie należy ich za to ganić, lecz podziwiać, że poświęcają na to siły, zdrowie i pieniądze.

Zainteresowanie POM-ów nowymi wyrobami wynika z tego, że radykalnie zmalało zapotrzebowanie na naprawy maszyn. To do niedawna było sensem istnienia ośrodków maszynowych. Rolnicy uspołecznieni oraz indywidualni radzą sobie teraz sami, więc POM-y szukają roboty, szukają produkcji.

— Aby temat od wynalazcy przejąć — mówi W. Pomianek — trzeba obejrzeć dokumentację, a najlepiej gotowy prototyp, bo na papierze to przeważnie wszystko wygląda ładnie.

Potem trzeba sobie postawić drugie pytanie — czy będzie na to materiał? Dyrektorowi Markiewiczowi z POM-u w Miejscu Piastowym (tylko 3 km od Chilika) różni sekretarze przysięgali, że będzie stal i farba, niech no tylko zdecyduje się robić pojemniki na śmieci, bo wiecie, to ważna sprawa, sanitarno-higieniczna. W statystykach i kontrolach nasze województwo kiepsko wychodzi, to podejmijcie się, a my was zabezpieczymy. Markiewicz zapłacił miliony za dokumentację i pozostał sam — bez materiałów i farb. Dlatego to drugie pytanie jest ważne.

Jest wreszcie pytanie trzecie — o zysk. Aby był zysk musi być zbyt, więc ile ciągników Chilika można sprzedać — sto, tysiąc? POM-y nie handlują, POM-y mogą produkować pod warunkiem pewności, że będzie zbyt. W telewizji docenci mówią, że w drugim etapie reformy

ten kto będzie ryzykował, może daleko zajść. W. Pomianek sądzi jednak, że dyrektor Markiewicz z Miejsca Piastowego, ani dyrektor POM-u w Kolbuszowej, nie zaryzykują tak jak docent w telewizji, bo docent niczego nie straci, natomiast dyrektor kładzie na szalę sytuację materialną swych pracowników.

Orientację co do rynku zbytu ma *Agroma*, przedsiębiorstwo wyspecjalizowane w handlu sprzętem i maszynami rolniczymi. Toteż przyszłość ciągniczka Chilikowego i innych wdrożeń wynalazków wyobraża sobie Wiesław Pomianek, w imieniu Zrzeszenia Technicznej Obsługi Rolnictwa, tak: *Agroma* robi rozeznanie handlowe i zamawia produkcję w państwowych ośrodkach maszynowych. Wchodzą w życie przepisy, że *Agroma* może zlecać produkcję na przykład części zamiennych do przyczep rolniczych. Niech więc *Agroma* weźmie na siebie ryzyko zamówienia produkcji Chilikowych ciągniczków. Najlepiej, sądzi W. Pomianek, gdyby *Agroma* poprzez Ministerstwo Rolnictwa, wystarała się o zamówienie rządowe na produkcję małego ciągnika.

— Euforia twórcza, euforia wprowadzania postępu technicznego — konkluduje inż. Pomianek — sprowadza się do banalnej przestrogi — skoro w drugim etapie reformy dobijać się będzie słabych producentów, to nikt nie zechce być słabym, a później dobitym.

Szefem *Agromy* w Rzeszowie (zasięg działania — południowo-wschodnia Małopolska, a więc teren szczególnego zapotrzebowania na małe ciągniki z racji małych spłachetków pól i trudnych dojazdów ciasnymi wąwozami) jest Edward Wilk. Dyrektor Wilk wytłumaczył jednak, że firma została zreorganizowana, jest przedsiębiorstwem wielozakładowym, zakład w Rzeszowie podlega dyrekcji w Warszawie. W Warszawie poleca do rozmowy Eugeniusza Ligęzę, dyrektora technicznego.

E. Ligęza powiedział, że o czymś takim, to znaczy

o małym ciągniku Chilika nie słyszał. Rozmowa z *Agromą* na ten temat wydaje mu się bezużyteczna, bo przecież ta firma handluje, a nie produkuje. Jeżeli zatem zgłosi się do niej producent takiego ciągniczka, przedstawi ofertę handlową, łącznie ze świadectwem dopuszczenia do obrotu, to *Agroma* ofertę rozważy. Dyrektor Ligęza przypuszcza jednak, że projekt nie znanego mu pana Chilika z Rogów może mieć znaczenie najwyżej regionalne, ponieważ właśnie u Czechów kupujemy nieco małych ciągników. Zaawansowane są ponadto rozmowy z nimi na temat podjęcia w fabryce w Poznaniu licencyjnej produkcji tego typu maszyn. To renomowany wyrób, 2-osiowy, eksportowany do krajów zachodniej Europy. Trwają próby czy uda się do niego „przyżenić" dieslowski silnik z Andrychowa.

Zakup licencji albo kooperacja z uznanymi firmami to jest właściwa droga, uważa dyr. Ligęza. Śmieszne jest dopominanie się, żeby objąć zamówieniem rządowym produkcję według projektu jakiegoś rzemieślnika, który przypuszczalnie (dyrektor Ligęza jeszcze raz się zastrzega, że nie zna Chilika) zmontował ciągniczek na częściach zebranych od sasa i lasa. Dyrektor Ligęza nie byłby jednak przeciw, gdyby rozwinęła się produkcja Chilikowej maszyny na regionalną skalę, dla zaspokojenia potrzeb małorolnych chłopów...

Dyrektor Tobiasz ze Zrzeszenia Technicznej Obsługi Rolnictwa w Rzeszowie skrytykował dyrektora Ligęzę z *Agromy*: — to tak się wyraża handlowiec — nie interesuje mnie nowość, nie zajmuję się, nie mam czasu? Co to za argument — licencja jako powód braku zainteresowania rodzimą myślą techniczną.

Wedle Tobiasza „marne zainteresowanie chłopami, którzy coś tam kombinują" wynika z asekuracyjnego nastawienia wobec innowacji całej naszej gospodarki. Wystarczy choćby przypomnieć rozgardiasz z urucho-

mieniem turbinki Kowalskiego. Czy w państwie, w którym gospodarka funkcjonuje normalnie, potrzebne byłoby aż wsparcie Rządu, żeby zająć się produkcją takiego urządzenia? Nasze przedsiębiorstwa są samodzielne i samorządne, a równocześnie pod wieloma szyldami siedzą tacy, którzy usiłują nimi sterować. Okazuje się jednak, że tak rozproszoną dziedziną, jaką jest wynalazczość rolników dla rolników, nie ma komu sterować.

Jeżeli dyrektor ma rację, to nasuwa się wątpliwość — dlaczego państwowe ośrodki maszynowe, szukające zajęcia, ponadto w teorii świadome komu mają służyć, nie zajmą się „chłopami, którzy coś tam kombinują"?

Szef małopolskich POM-ów powrócił do idei „dobrze sformułowanej oferty dla przemysłu".

Dobrze przygotowana oferta dla przemysłu zawiera konkrety, podstawowe dane, nieodzowne, żeby zabierać się do produkcji — wyjaśnił dyr. Tobiasz.

— Niech nam ktoś powie — proszę, jest rozeznanie zapotrzebowania na wyrób, jest wzór wyrobu i jest ocena jakościowa. Przedsiębiorstwa najbardziej boją się formalności z uzyskaniem świadectwa dobrej jakości. To jest poważny problem, my się w polskiej gospodarce wszyscy boimy sprawdzianów jakości. Na *Agromę* jak widać nie ma co liczyć, to może związek gminnych spółdzielni zajmie się, razem z wynalazcami, przygotowaniem „dobrze sformułowanej oferty"...

Związki gminnych spółdzielni mają w szyldzie dopowiedziane określenie programowe -„samopomoc chłopska". To dopowiedzenie wiele mówi. Pociesza — chłopie, choćbyś znikąd nie widział pomocy, w samopomocy chłopskiej znajdziesz.

Kazimierz Welc jest dyrektorem zakładu wyspecjalizowanego w zaopatrzeniu rolnictwa w Wojewódzkim Związku Gminnych Spółdzielni w Rzeszowie. Poprosiłem go o rozważenie pomysłu, by związki gminnych spółdzielni

z Małopolski powołały wspólnotę gospodarczą w celu wdrożenia produkcji mini-ciągnika z osprzętem. Wiadomo przecież, że zapotrzebowanie na taką maszynę jest przede wszystkim w Małopolsce. Na południowo-wschodnich kresach gospodarstwa rolnicze są rozdrobnione i co trzecie ma ziemię w terenie pagórkowatym lub górzystym. W takich gospodarstwach potrzebny jest mały ciągnik, przystosowany do pracy w „orce motocrossowej". W szczególności zadaniem wspólnoty byłoby przygotowanie „dobrze sformułowanej oferty dla przemysłu". W pierwszym rzędzie rozeznania potrzeb ilościowych i doprowadzenia, by odpowiednia konstrukcja uzyskała atest jakościowy w stacji oceny sprzętu rolniczego.

Dyrektor Kazimierz Welc odparł, że gminne spółdzielnie są powołane po to, żeby uprawiać handel, a nie żeby zastępować gnuśny przemysł w przygotowaniu produkcji nowego wyrobu. Zapotrzebowania na ciągniki nie wyliczy w tej chwili ani handlowiec, ani naukowiec. W 1987 roku, rolnicy z woj. rzeszowskiego złożyli podania na trzy tysiące osiemset pięćdziesiąt ciągników, przydzielono pięćset trzydzieści sztuk. To zestawienie nie określa faktycznych potrzeb. Iluś rolników nie złożyło przecież w ogóle podania, uznając z góry, że nie mają żadnej szansy na przydział. Iluś rolników nie stara się o przydział, bo najmniejszy z dostępnych ciągników — Ursus C-330 jest dla nich za duży, albo za drogi. Być może stać ich na kupno mniejszego i tańszego, ale takiego wyboru nie ma. Ponadto, co najmniej połowa ciągników w Małopolsce pracuje od długich lat. Wysiłki i koszt utrzymania staroci w sprawności technicznej są większe, niż koszt zakupu i utrzymania nowego ciągnika.

Zdaniem dyrektora Welca nawet gdyby „Samopomoc Chłopska" dopatrzyła się korzyści we wdrażaniu pomysłów technicznych wiejskich racjonalizatorów i przebolała, że w tej roli zastępuje gnuśny przemysł, to i tak na

przeszkodzie tej misji stanie jej słabość finansowa. Jeśli gminne spółdzielnie mają dość pieniędzy, to w pierwszym rzędzie użyją ich na zakup towarów, aby uniknąć kupowania drogiego kredytu bankowego, użyją na budowę piekarni, masarni itd., a nie po to, żeby wspomagać wiejskich wynalazców. Jednak administracje województw mają fundusze na popieranie wynalazczości.

Wicewojewoda Jerzy Szeremeta zajmuje się rolnictwem w woj. rzeszowskim. Powiedziałem mu, że z „Samopomocy Chłopskiej" zostałem odesłany do niego w celu poszukiwania sponsorów wiejskich wynalazców. Wicewojewoda odparł, że najlepszą orientację w możliwych funduszach zasilających wiejskich wynalazców mieć będą w Banku Gospodarki Żywnościowej.

Dyrektorowi Uliaszowi z Banku Gospodarki Żywnościowej w Rzeszowie opowiedziałem o dotychczasowych poszukiwaniach. Moja opowieść okazała się wielokrotnie dłuższa, niż odpowiedź dyrektora na pytanie, gdzie są fundusze na popieranie wiejskiej wynalazczości. Odparł krótko: takich funduszów w województwie nie ma.

Dowiedziałem się z innego źródła, że większą zapobiegliwość wobec wynalazczości wykazała administracja województwa krośnieńskiego. Przy wojewodzie został utworzony urząd wojewódzkiego pełnomocnika do spraw wynalazczości. Pełnomocnik, uprzednio dyrektor Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, znany zresztą z ciągotek do innowacji, zajął się przystosowaniem ciągnika radzieckiego *Władimirec* do pracy w terenie podgórskim i górskim. To, co wojewódzki pełnomocnik narysował, to robili w Państwowym Ośrodku Maszynowym w Olszanicy, opodal Leska. Meta programu nie została jednak osiągnięta. Miało być nią nie tylko takie przepracowanie *Władimirca*, żeby niechętnie przewracał się na górskim zboczu, a jeśli nawet to z minimalną szkodą dla tego kto nim kieruje. Metą programu miało być to, że POM będzie

dokonywał przeróbek radzieckiego ciągnika wedle woli właścicieli. To nie zostało osiągnięte, ponieważ wyczerpały się fundusze na realizację programu. Po prostu, tymczasem administracja wojewódzka poparła postęp techniczny „na różnych frontach" i „front" usprawniania *Władimirca*, jako stary i przez to już nieatrakcyjny, został bez grosza. Nie można powiedzieć, że program całkiem spalił na panewce. *Władimirca* przystosowanego do pracy w terenie górzystym można zobaczyć jak pracuje — na Żuławach.

Kwerenda w różnych miejscach w sprawie znalezienia mecenasów dla wiejskich wynalazców na razie się nie udaje. Nie posłyszałem dotąd nic takiego, żeby pojechać do Rogów, do obywatela konstruktora Chilika i powiedzieć — obywatelu wynalazco, tu i tu czekają na was z otwartymi rękami.

Znów zaszedłem do dyrektora Tobiasza na pogawędkę. Rezultat okazał się taki:

— jeśli Stacja Oceny Sprzętu Rolniczego w Sanoku wyda świadectwo dobrej jakości na maszynę Chilika, to państwowe ośrodki maszynowe zainteresują się produkcją mini-ciągnika.

Janusz Pietrzkiewicz ze Stacji Oceny Sprzętu Rolniczego w Sanoku powiedział co następuje:

— badanie mini-ciągnika stacja przeprowadzi z miłą chęcią, lecz kto za nie zapłaci? Badania są kosztowne. Przetrząsaczka do siana jest prosta, a doświadczenia, próby i sporządzenie ocen kosztowało około pół miliona złotych (ceny z 1987 r.). Mini-ciągnik z osprzętem to bardziej skomplikowany zespół agrotechniczny, zatem koszt badania będzie odpowiednio większy. Stacja się samofinansuje, więc nie może fundować bezpłatnych badań jakościowych. Są konkretne stawki godzinowe i tego się pilnuje.

Z rozmowy wyniosłem spostrzeżenie, że byłoby nader

pożyteczne, gdyby na mocy decyzji ministerialnej zostały uproszczone wymogi kwalifikacyjne, zatem także badania sprzętu rolniczego, który będzie produkowany regionalnie i w krótkich seriach.

Spytałem w *Agromie* czy sprzęt produkowany przez wiejskich wynalazców, lub wedle ich projektów, można sprzedawać bez atestu? Regulatorem między techniką na dobrym jakościowo poziomie a techniką złą, byłby rynek. Rolnicy nie kupowaliby przecież urządzeń technicznie beznadziejnych. To znaczy kilku kupiłoby, ale rychło rozniosłaby się wieść o producencie do luftu. Odpowiedź — *Agroma* nie handluje towarami bez atestu jakościowego. Firma bierze przecież część odpowiedzialności za towary, które sprzedaje.

Następnie zaproponowałem rozważenie możliwości komisowej sprzedaży bezatestowych urządzeń skonstruowanych przez wiejskich wynalazców. Odpowiedź — dla *Agromy* handlowanie maszynami i urządzeniami od sasa do lasa, to żaden interes, trzebą przecież zabezpieczyć części zamienne, a jak to zrobić, skoro taki niepoważny producent dziś produkuje, a jutro nie, bo mu się znudzi, albo wyjedzie do Ameryki.

Powiedziałem wówczas, że ciągniki, prasy do słomy itd, rozprowadzane przez *Agromę* psują się nader często i części zamiennych okropnie brakuje. — Może się za często psują, ale mają jednak świadectwa jakości — odpowiedziała *Agroma*.

Ustaliliśmy wreszcie, że do tego, żeby zajmować się komisową sprzedażą sprzętu tworzonego przez wiejskich wynalazców są składnice maszyn rolniczych *Samopomoc Chłopska*. Tym samym zostałem odesłany do tych składnic.

Posłyszałem tam, że wymogi handlowe w składnicach muszą być takie same jak w *Agromie*. Toteż moi rozmówcy poradzili mi, żebym udał się do *Agromy*, aby zmieniła wymogi.

Pojąłem to, co powinienem pojąć dawno - każdy handlujący sprzętem rolniczym dotąd będzie wzruszał ramionami na propozycje innowacyjnego handlowania, wiążące się z jakimś dodatkowym wysiłkiem, dokąd wszystko co jest oferowane przez sklepy ze sprzętem rolniczym będzie rozdrapywane od ręki.

Biurokratyczne metody dbałości o jakość nie są wystarczające. Ich nieodzownym dopełnieniem jest taka podaż sprzętu rolniczego, by wytworzyła się konkurencja między producentami. Myśl konstrukcyjna wiejskich wynalazców i przedsięwzięcia produkcyjne wiejskich fabrykantów są w tym dziele jak najbardziej na miejscu.

Czy konstrukcje Mieczysława Chilika sprostają wymaganiom? Otóż właśnie chodzi o tak miarodajną ocenę. Nikt się do tego nie kwapi — z braku kadr, z braku funduszy, z braku chęci w ogóle lub przeświadczenia, że to marny trud, bo chłopak z Podkarpacia nic godnego uwagi przecież nie mógł wykoncypować.

No więc jeszcze raz trzeba przypomnieć myśl profesora Tymińskiego, wypowiedzianą kilka lat temu, że trzeba nareszcie zdać sobie sprawę, że na głęboką myśl techniczną stać również rolnika na wsi i nie zawsze trafne rozwiązanie musi się rodzić w umyśle fachowca.

W IBMER, kierowanym przez prof. Tymińskiego, została sporządzona prognoza zapotrzebowania na małe ciągniki jedno - i dwuosiowe na lata 1991-1995. Każdego roku potrzeba będzie ich co najmniej trzydzieści tysięcy.

„Cudze chwalicie, swego nie znacie" — może to to? Nie tylko. Wydaje się, że im bliżej centrum decyzyjnego, tym mniej ufności, że problem produkcji małych ciągników uda się rozwiązać polskimi siłami. Próby były. Przed zimą 1980 roku, do przygotowania takiej produkcji zabrała się Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie. Porażka. Zabrał się do roboty oddział krynicki Instytutu Budownictwa, Mechanizacji, Elektryfikacji Rolnictwa.

I jak powiedział pewien rolnik — wymyślili takie monstrum, że gdybym pracował w IBMER w Krynicy jako woźny, to bym się nie przyznawał ze wstydu.

Jakim więc cudem coś dobrego mógł wymyślić rzemieślnik bez tytułów naukowych ze wsi Rogi...

Chilik wyznał, że dwukrotnie spotkał się z wnikliwym podejściem do swego interesu. W 1986 roku, po tym gdy w głównym dzienniku telewizyjnym pokazała się jego twarz i jego konstrukcje, został wezwany do Urzędu Skarbowego w celu wyjaśnienia, czy jego działalność nie przysparza uszczerbku Skarbowi Państwa. Urzędnicy zatelefonowali do wydziału rolnictwa, dowiedzieli się, ile kosztuje w państwowym sklepie ciągniczek jugosławiański, pomnożyli — i już wtedy problem wynalazcy-konstruktora Chilika mógł być rozwiązany. Zamiast o konstruktorze można by w środkach masowego przekazu zagrać na starą nutkę — jeszcze jeden nieuczciwy rzemieślnik kantuje Skarb Państwa.

Tłumaczył się żarliwie, że przecież produkcja rzemieślnicza ciągniczków to nie hodowla królików. Mówił, że wprowadza ciągłe zmiany do konstrukcji, więc myśli. Myślenie nie kosztuje, ale zmiany w produkcji tak. Tłumaczył, że jest rzemieślnikiem konstruktorem sprzętu rolniczego, a nie producentem błyskotek ze sztucznych tworzyw dla kramarzy odpustowych. Wytłumaczył się. Problem Chilika kombinatora upadł — pozostały trudności Chilika konstruktora.

W 1987 roku spotkał się z wnikliwym podejściem do swoich spraw po raz drugi. Zakład Ubezpieczeń Społecznych powiadomił, że w okresie od sierpnia 1983 roku do sierpnia 1987 roku płacił za małą składkę na ubezpieczenia społeczne, powstał więc niedobór w wysokości siedemdziesięciu ośmiu tysięcy złotych, który w terminie dni siedmiu należy... Odpisał, że płacił to, co ZUS w nakazach raczył był wyliczyć. Czy za błąd urzędnika ZUS-u ma być

karany natychmiastowym wyszarpnięciem z kieszeni osiemdziesięciu tysięcy...

W październiku 1987 roku wynalazca Chilik kupił pierwsze auto. Żona podówczas zauważyła — już siedem lat jesteś wynalazcą, a musimy wziąć osiemset tysięcy złotych kredytu na auto. Kredyt zaciągnął w Banku Spółdzielczym w Miejscu Piastowym. Chilik powiedział do dyrektora banku Fryderyka Węgrzyna: — po raz pierwszy się spotykam, że ktoś z taką serdecznością jak pan chce mi pomóc. Węgrzyn odpowiedział — jestem szczęśliwy, że pomogłem tak pożytecznemu człowiekowi, ale jest mi przykro, że jestem dopiero pierwszy.

Pewnego dnia rodzina wyszła na podwórko obejrzeć to pierwsze auto. Był to fabrycznie nowy Żuk ze rdzewiejącą fabrycznie nową kabiną.

Jesienią 1987 roku spytałem Mieczysława Chilika — czy zdołałby sam rozpocząć sporą produkcję „Rzechów"? Odrzekł, że musiałby wybudować osobno stojący warsztat, bo dudni i huczy w domu mieszkalnym. Musiałby mieć dostęp do materiałów możliwie jednorodnych, aby utrzymać dobrą jakość wyrobów. Na to potrzebne są pieniądze. Nie ma aż tyle. I jest mu potrzebny telefon.

W październiku 1984 roku Chilik napisał pierwsze podanie o przydział telefonu. Wyłamał się z konwencji, ponieważ nie uzasadnił swego pragnienia wstrząsającymi przykładami. Urzędy telekomunikacyjne mają dość roboty z odpisywaniem na odpowiednio uzasadnione podania, dlatego lekceważąca w treści suplika Chilikowa spotkała się z milczeniem.

W sierpniu 1985 roku Chilik poprawił się. Uzasadnił, że dobra telekomunikacyjnego pożąda, ponieważ od siedemnastu lat prowadzi działalność racjonalizatorską, od sześciu lat także wynalazczo-konstrukcyjną na rzecz rolnictwa — projektuje i wykonuje maszyny i narzędzia.

Rolnictwo w programie partii i rządu to pierwszoplanowa dziedzina, popierana przez rząd i partię w sojuszu ze stronnictwem.
Konstruktor Chilik przez to poczuł się też pierwszoplanowy. Pisał również, że wykonał już trzydzieści pojazdów trzy-cztero- i pięciokołowych, oraz kilkadziesiąt narzędzi rolniczych, ułatwiających pracę na roli. Do produkcji powyższego potrzebuje stu dwudziestu rodzajów materiałów i podzespołów z różnych stron kraju, przykładowo — części do pługów z Grudziądza, noże do pielenia z Jawora koło Wrocławia, silniki z Nowej Dęby, materiały hutnicze zwozi ze Śląska, tam są najbogatsze składowiska niepełnowartościowych materiałów hutniczych. — Tracę pół dnia na dojazd do poczty i oczekiwanie na połączenie — tak jeszcze lamentował.

Nadeszła odpowiedź negatywna. Brak wolnych miejsc w centrali. Jak będzie nowa centrala w gminie, to się wróci do sprawy. O centrale jest jednak trudno.

Chilik postanowił załatwić centralę telefoniczną. — Zrozumiałem trudności Wojewódzkiego Urzędu Telekomunikacji i podjąłem się załatwienia tej sprawy.

Gdy załatwił już nieoficjalnie centralę, wówczas poprosił, żeby urząd telekomunikacyjny wysłał zamówienie. Naczelny dyrektor urzędu powiadomił obywatela Chilika, że urząd nie posiada jednak dziesięciu i pół miliona złotych na centralę. — I zaproponował mi zakup centrali za moje pieniądze.

Chilik wysłał opis swoich przygód telekomunikacyjnych do wojewody krośnieńskiego. Ta korespondencja sprawiła, że wicewojewoda wysłał prośbę i wytyk równocześnie do Dyrekcji Okręgowej Poczty i Telekomunikacji w Krakowie. Poprosił, by zwierzchność telekomunikacyjna *„ponownie przeanalizowała słuszną argumentację wniosku ob. Chilika, znaczenie jego zakładu dla rolnictwa..."* Wicewojewoda zwrócił uwagę, że ob. Chilik załat-

wił deficytowe dobro, centralę telefoniczną, a jej zakup i zainstalowanie na poczcie w Miejscu Piastowym „pozwoliłoby przyłączyć szereg nowych abonentów".

Wytknął zaś wicewojewoda: „*Jednocześnie wyrażam nadzieję, iż w przyszłości indywidualni obywatele nie będą otrzymywać propozycji wyręczania kompetentnych instytucji państwowych z powierzonych im obowiązków*".

Rozpatrywanie skarg w Polsce jest czasochłonne. Obywatel Chilik złożył zażalenie na telekomunikację wojewódzką do wojewódzkiej administracji, ta wysłała je do Krakowa, do dyrekcji okręgowej. W Krakowie materiały krytyczne spożytkowano w ten sposób, że wysłano je pocztą do Krosna, do urzędu wojewódzkiego. Chilik otrzymał stąd nowe powiadomienie ze starą treścią — wobec całkowitej zajętości centrali podanie obywatela o zainstalowanie telefonu będzie rozpatrzone, gdy będzie w gminie nowa centrala. O nowe centrale zaś jak wiadomo jest bardzo trudno.

Mimo pełnej zajętości centrali, we wsi konstruktora rolniczego Chilika poprowadzono linie telefoniczne do obywateli bardziej niż on zasłużonych w pomyślnym rozwoju gospodarki. Między innymi, luki w zajętości zostały odkryte dla potrzeb obywatelki sekretarz urzędu gminy. Jeżeli wyjdziemy od tezy, że pragnienie posiadania telefonu nie wymaga uzasadnienia, to starania o dysponowanie tym dobrem cywilizacyjnym przez urzędnika rangi gminnej także uzasadnienia nie wymagają. Skoro jednak dobro jest deficytowe i stosuje się klucz — komu dać, a komu odmówić — i daje się telefon urzędnikowi rangi gminnej, a nie przydziela wytwórcy deficytowego sprzętu rolniczego, to z tego wynika, czyja posada jest w większym poszanowaniu. Dlatego epizod telekomunikacyjny Chilika z Rogów wart jest opisania.

Wiosną 1989 roku, Chilik w trakcie starań o telefon przedstawia argumenty bardziej cenione w urzędniczym

świecie. Powiada, że jest jurorem ogólnopolskim Turnieju Młodych Mistrzów Techniki, a przede wszystkim pełni honory wiceprzewodniczącego Zarządu Głównego Stowarzyszenia Wynalazców i Racjonalizatorów Wiejskich.

W listopadzie 1983 roku w Zbylitowskiej Woli zawiązał się komitet założycielski tego stowarzyszenia. Motyw zasadniczy — "SITRIBMERCZRKZ RKIORMRLIGZZM-WZSMPZTOR" nie wywiązuje się z mecenatu nad twórczością wiejskich wynalazców. W styczniu 1984 roku tymczasowy przewodniczący stowarzyszenia w stadium legalizowania, Jan Czapka, występuje przed I Sekretarzem Komitetu Centralnego PZPR, mówi o wynalazczości i racjonalizacji na wsi. Zyskuje poklask sali.

Upłyną od tego zdarzenia niemal dwa lata. W grudniu 1985 roku, komitet założycielski stowarzyszenia wynalazców, złożył w Urzędzie Miasta st. Warszawy wniosek o rejestrację. Uzasadnienie: co roku wzrasta aktywność techniczna wsi, inicjatywy pozostają poza sferą zainteresowania istniejących organizacji. Stowarzyszenie będzie popierać w miarę swych możliwości *„twórcze rozwiązywanie agrotechnicznych zagadnień"*. Będzie upowszechniać to, co warte dla rolników indywidualnych i rzemieślników nie stroniących od konstruowania sprzętu rolniczego. Dozorować będzie przepisy o wynalazczości po to, żeby pilnować interesów wiejskich twórców. Ułatwi dostęp do maszyn i materiałów. Pomoże w przygotowaniu dokumentacji, prototypów, wniosków patentowych tym, którzy nie są pod tym względem samodzielni. Stowarzyszenie tworzy się, żeby wytworzyć więź środowiskową pomiędzy konstruktorami sprzętu dla wsi.

Inicjatorzy nowego stowarzyszenia zyskali poparcie w Krajowym Związku Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych. Ministerstwo Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej szczerze uznało, że jest sens, by stowarzyszenie zostało dopuszczone do legalnego działania.

Opinia z resortu rolnictwa wzbudziła niejakie podejrzenie zatrudnionych w Wydziale Społeczno-Administracyjnym m.st. Warszawy. W centrum wielkomiejskiej Warszawy miało się bowiem rozstrzygać czy Jan Czapka ze wsi pomiędzy Radomiem a Puławami, Mieczysław Chilik ze wsi między Krosnem a granicą ze Słowacją itd mogą się stowarzyszyć, czy też zagrozi to interesom społeczno-administracyjnym. Stołeczny wydział zwrócił się tedy do Ministerstwa Rolnictwa z zapytaniem, na piśmie rzecz oczywista, czy pozytywna opinia co do przydatności nowego stowarzyszenia została wydana świadomie, czy przez przeoczenie. Ministerstwo Rolnictwa potwierdziło, że powstanie stowarzyszenia wiejskich wynalazców „*odpowiada potrzebom rozwojowym rolnictwa indywidualnego*". Cele są przecież godne pochwały, zmierzają ku temu, by zaktywizować ruch wynalazczy na rzecz rolnictwa. Prężnie działające stowarzyszenie, poza wszystkim innym, sprawi, że podnosić się będzie kultura techniczna na wsi.

Społeczni inicjatorzy dla pewności wystarali się jeszcze o pozytywną i popierającą zamiary opinię z Naczelnej Organizacji Technicznej.

Na podstawie powyższego materiału, Wydział Społeczno-Administracyjny m.st. Warszawy, w kwietniu 1986 r., odmówił wpisania stowarzyszenia wiejskich wynalazców do rejestru. Uzasadnienie: „*to co proponują inicjatorzy nowego stowarzyszenia jest już realizowane przez różne stowarzyszenia zrzeszone w Naczelnej Organizacji Technicznej. W szczególności chlubne osiągnięcia ma w tym względzie Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Rolnictwa.* (Przychodzą na myśl dożynki w Sanoku). *Ponadto działalność na odcinku wynalazczości wiejskiej prowadzona być może w ramach Klubów Techniki i Racjonalizacji... W tej sytuacji zarejestrowanie stowarzyszenia nie odpowiadałoby względom pożytku społecznego*".

Normalnym rozumem tego nie rozgryzie — Ministerstwo Rolnictwa uważa, że nowe stowarzyszenie odpowiadałoby interesom społecznym, związek kółek rolniczych podobnie, Naczelna Organizacja Techniczna także, a urzędnicy od rejestrowania spoglądają na sprawę odmiennie. Taki był skutek kultywowania psychodelicznego prawa, w którym rozstrzyganie co danej społeczności jest na rękę powierza się urzędowi oddalonemu od tej społeczności.

Inicjatorzy złożyli odwołanie do ministra Spraw Wewnętrznych. Autorzy odwołania zarzucili, że decyzja odmowy została podjęta w pierwszej instancji bez przeanalizowania celów, jakie nowe stowarzyszenie chce realizować. Podkreślili jeszcze raz, że sprawy, którymi ma się zająć stowarzyszenie nie interesują organizacji, na które powołał się Wydział Społeczno-Administracyjny. Gdyby wynalazcom wiejskim było tam dobrze, to po jakie licho trudziliby się tworzeniem nowej struktury.

Pod koniec maja 1986 roku, w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych podtrzymano odmowę zarejestrowania stowarzyszenia wiejskich wynalazców. Uzasadnienie: Wydział Społeczno-Administracyjny słusznie uznał, że zakładane cele mogą być realizowane w ramach istniejących organizacji. (Tu następuje wyliczenie w jakich. Oczywiście są to te, które we wniosku o zarejestrowanie nowego stowarzyszenia zostały wymienione właśnie jako nie spełniające zadań). Nadto urzędnicy ministerialni do spraw wewnętrznych powiadomili, że *„istniejący system organizacyjny ruchu wynalazczego gwarantuje objęcie sferą działania wszystkich środowisk, w tym twórców wiejskich (...) W tej sytuacji tworzenie kolejnej samodzielnej organizacji zajmującej się wynalazczością i racjonalizacją prowadziłoby w konsekwencji do rozproszenia społecznych sił i środków, co nie odpowiadałoby względom pożytku społecznego... Decyzja niniejsza jest ostateczna”*.

Jan Rokosz, racjonalizator wiejski, woj. opolskie, potem powiedział: przed nami o zarejestrowanie ubiegali się grzybiarze i dopięli swego.

A Wiktor Szypuła ze wsi Mazańcowice spytał: my mamy na celu dobro społeczne, a więc zwiększenie produkcji żywności, a ci, którzy nam przeszkadzają, jaki mają cel?

Półtora roku minie od wydania ministerialnej „ostatecznej decyzji". W grudniu 1987 roku, Stowarzyszenie Wynalazców i Racjonalizatorów Wiejskich zostało wreszcie zarejestrowane w urzędzie administracji państwowej w Radomiu. Co się przez ten czas zdarzyło, wie przewodniczący wynalazców wiejskich Jan Czapka i grupa go wspomagająca. Po ostatecznej decyzji MSW wypowiedzieli się publicznie za legalizacją nowego stowarzyszenia wiceministrowie rolnictwa — Kazimierz Grzesiak, Stanisław Śliwiński...

Nie ma co wzdychać do czasów, kiedy urzędnicy z centrum wielkiego miasta oraz pułkownicy milicji decydowali o strukturze wynalazczości na wsi.

Na początku 1988 roku odbył się I Krajowy Zjazd Członków Stowarzyszenia Wynalazców Wiejskich. Przewodniczącym został wybrany Jan Czapka, najgłośniejszy innowator pośród rolników indywidualnych, zaś wiceprzewodniczącym wybrano młodszego odeń Mieczysława Chilika.

Siedziba nowego stowarzyszenia mieści się w stolicy gminy, w woj. radomskim.

Nie zaszkodziłoby, gdyby stowarzyszenie wynalazców wiejskich zechciało dociec, dlaczego w Polsce, w której są trzy miliony gospodarstw indywidualnych, z czego co drugie niewielkie, dlaczego zatem w kraju o takim rozdrobnieniu majątków ziemskich, przemysł nie wystarał się o nieduży ciągnik z bogatym zestawem osprzętu.

Zastanawiające, że Węgry, NRD, Czechosłowacja, kraje o rolnictwie skolektywizowanym, mają mini-ciągniki, w Polsce zaś z tym wielka bieda.

— Niech się pan nie spodziewa ode mnie logicznej odpowiedzi — powiedział Jerzy Szeremeta, wicewojewoda rzeszowski.

— Myślę, że gdybyśmy w odpowiedniej chwili przekształcili fabrykę czołgów w fabrykę ciągników, to nie byłoby tego zmartwienia — rzekł dyrektor Uliasz z Banku Gospodarki Żywnościowej.

Zaś Kazimierz Welc z *Samopomocy Chłopskiej* uważa, że bieda z mini-ciągnikami wynika stąd, że zainteresowane jest nimi przede wszystkim rolnictwo małopolskie, drobni producenci, dwuzawodowcy. Te grupy nie miały poważania. W Wielkopolsce jest trzy razy więcej ciągników niż w Małopolsce.

Możliwe, że bieda z mini-ciągnikami, to skutek zapatrywań politycznych, zasiadających w centralnych władzach, którzy jeśli publicznie nie mówili, to poufnie uważali, że celem strategicznym jest kolektywizacja w rolnictwie. Błędem byłoby zatem wspomaganie drobnych rolników techniką w sam raz dla nich.

Decydenci polityczni — pragmatycy z kolei uważali, że małe gospodarstwa są nieopłacalne, należy ulepszać podział majątków ziemskich przez administracyjne zniechęcanie drobnych rolników. Jednak umknęło ich uwadze, że taka struktura biegu miedz została ukształtowana po 1944 roku, gdy nowa władza — ludowa przeprowadziła reformę rolną, której celem było zdobycie poparcia politycznego wiejskich proletariuszy przez nadanie i jak największej liczbie spłachetków pól. Przez to poniechany został cel ekonomiczny. Rozdrobnienie własności ziemskich tym bardziej dokucza, im bardziej na wieś wchodzi mechanizacja. Polskie Stronnictwo Ludowe, w okresie powojennego legalnego działania, zwracało uwagę na

negatywne skutki tak przeprowadzonej reformy rolnej lecz bezskutecznie.

Są tacy, którzy uważają, że nie polityczna doktryna spowodowała biedę z mini-ciągnikami, lecz niedostateczna roztropność techniczna. Przez zeszłe dwadzieścia lat podejmowane były bowiem bardzo liczne próby uruchomienia produkcji niedużych ciągników, ale zwykle bez osprzętu. Sam ciągnik nie tworzy mechanizacji. Potrzeba do niego zestawu maszyn, żeby móc go wykorzystywać przez cały rok do coraz to innych prac, jak to w rolnictwie. Konstrukcje mini-ciągników powstawały na apel, na przykład z okazji spotkania władz z rolnikami indywidualnymi, powstawały również w przedsiębiorstwach, których podstawowa produkcja daleko odbiegała od rolnictwa (w wytwórniach silników lotniczych, w fabrykach maszyn komunalnych itp). Dlatego widać w nich niekiedy brak elementarnej wiedzy o tym, gdzie maszyna będzie użytkowana, przez kogo i po co. Akcyjność zainteresowań techniką dla rolnictwa skazywała te przedsięwzięcia na niepowodzenie. Szkoda, bo te przedsiębiorstwa przeważnie miały lepszy dostęp do kasy państwowej, niż firmy związane wyłącznie z rolnictwem.

Jest połowa 1989 roku i nadal nie widać wyjścia z kryzysu mini-ciągnikowego. Poznańska Fabryka Maszyn Żniwnych zapowiada, że w 1989 roku może uruchomić produkcję małego bardzo zwrotnego ciągnika z silnikiem o mocy do 20 KM, z osprzętem do dwunastu rodzajów prac. Możliwa dostawa — około trzy tysiące sztuk co roku. Niestety, fabryka nie ma takich możliwości finansowych, żeby samodzielnie przygotować to, co jest potrzebne do produkowania nawet tylko tych trzech tysięcy sztuk.

W przemysłowym Instytucie Maszyn Rolniczych w Poznaniu stworzono prototypy dwu innych mini-ciągników. Jeden o mocy 20 KM, z zestawem osprzętu na razie w dziesięciu typach. Drugi mini-ciągnik ma moc 4 KM,

jest przeznaczony przede wszystkim do prac w ogrodnictwie.

Zakłady Mechaniczne w Skarżysku — Kamiennej rekomendują mini-ciągniki o mocy 7 KM... I tak dalej, i tak dalej.

Od wsi Rogi na Podkarpaciu do Poznania trwają więc zabiegi, żeby rolnicy indywidualni otrzymali nareszcie to o co proszą od trzydziestu lat — mały ciągnik. Nie udaje się. Tymczasem monopolista, przedsiębiorstwo *Ursus*, zapowiada znaczne zmniejszenie produkcji lekkich ciągników („ponieważ polskie rolnictwo woła o traktor wielkiej mocy").

W Małopolsce nie ustaje przeto miniciągnikowa racjonalizacja. Do różnych silników dobudowywane są skrzynie biegów, przeniesienia napędu. Tak zestawione dziwactwa techniczne poruszają się, ciągną, koszą, orzą. W krajach normalnie urządzonych gospodarczo to przemysł maszyn rolniczych lansuje i zabiega u rolników o kupowanie nowych konstrukcji. W Polsce przeciwnie — rolnicy konstruują i zabiegają w fabrykach o łaskawe uwzględnienie ich pomysłów, i ich potrzeb.

W kraju o tak wielkim, nienasyconym rynku wewnętrznym można zbić majątek na produkcji maszyn rolniczych dla niedużych gospodarstw indywidualnych. Polskie rolnictwo będzie potrzebować, wedle obliczeń Instytutu Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa, około pięciuset tysięcy małych ciągników. Ponadto mają na nie chrapkę zakłady oczyszczania miast, zakłady zieleni miejskiej itp.

Wedle prof. Zdzisława Wójcickiego z IBMER „niezbędne jest przestawienie mocy szeregu zakładów przemysłowych i rzemieślniczych na produkcję ciągników małej mocy".

Związek Plantatorów Roślin Okopowych niezmiennie propaguje słuszne hasło: „przez mechanizację upraw i zbioru do większych plonów".

Stefan Blitek, dyrektor Zrzeszenia Technicznej Obsługi Rolnictwa w Krakowie, powiedział parę lat temu: *„należy stworzyć system motywacji dla producentów sprzętu rolniczego, aby podjęcie produkcji nie wynikało jedynie z poleceń instancji zwierzchnich”.*

Zaś rolnik Kazimierz Lenczowski, z woj. krakowskiego, powiada — nadal nie mam czym zastąpić konia w mym gospodarstwie.

Czy można więc liczyć na to, że konstruktor — rzemieślnik Mieczysław Chilik ze wsi Rogi na Podkarpaciu wspomoże Kazimierza Lenczowskiego z Sieprawia? Sytuacja Chilika jest po części taka, jak Poznańskiej Fabryki Maszyn Żniwnych. Bezspornie w biurowcu poznańskiej fabryki stoi więcej telefonów, niż Chilik napisał próśb o zainstalowanie takiego aparatu, ale i fabrykę, i rzemieślnika z Podkarpacia dręczy to samo — mają za mało pieniędzy. Dzieło mechanizowania drobnych gospodarstw rolnych w kraju, a nawet jedynie w okolicy podkarpackiej, przerasta ich możliwości.

Udręka fabryki jest jednak nieco inna niż udręka Chilika, żywego człowieka. Chilik ma głowę do techniki, a nie do interesów. Dręczy go, że trzyma w wyciągniętych dłoniach projekty mini-ciągników, maszyny sprawdzone w polu, trzyma jak grudki złota, nikt jednak po nie nie sięga. I tak oto w przemysłowo rozwiniętym kraju, u boku wielkiej nauki, wielkich fabryk, kultywowana jest na wsi prymitywna technologia motyki, kosy, wideł ogrodniczych i siermiężnych stworów technicznych do ciągnięcia, orania, koszenia. A innowacje techniczne leżą odłogiem.

Przenośnią o bryłce złota, leżącej na wyciągniętych dłoniach rzemieślnika konstruktora zakończyłaby się opowieść o Mieczysławie Chiliku, gdyby nie to, że na międzynarodowej wystawie maszyn i sprzętu dla rolnictwa w Poznaniu Chilik spotkał w 1987 roku fachowców

z firmy *Rasant* w Austrii. Firma specjalizuje się w produkcji maszyn i sprzętu dla gospodarstw położonych w terenie górzystym. Agenci austriackiej firmy najpierw obejrzeli Chilikowe konstrukcje, potem dopiero poszukali z nim kontaktu. Odwrotnie niż nad Wisłą. Możliwe, że gdyby Chilik przed kilku laty miał stosowne znajomości, to może one doprowadziłyby do zainteresowania jego wyrobami.

Chilik niemal regularnie jeździ do Schwanbergu. Wraca i opowiada o wrażeniach jakich tam doznał. Nie dziwi go, że obczyzna daje mu zarobić „dziesięć razy więcej, co mówię, sto razy więcej", niż poprzednio tu zarabiał. Spodziewał się. Nie dziwi się, że w firmie Johanna Nusmullera produkują sprzęt, który jest tak przyjemny, że chciałoby się w domu trzymać. Tego można było się spodziewać. Największe zdziwienie Chilika z pracy w *Rasancie* jest takie — „tam człowiek z pomysłami jest szanowany".

We wsi opodal Krosna już nie ma tablicy: Zakład Ślusarski, Mieczysław Chilik, Rogi 283, 38—430 Miejsce Piastowe, woj. krośnieńskie. Gdy w październiku 1987 roku żona zauważyła: „już siedem lat jesteś wynalazcą a musimy wziąć osiemset tysięcy złotych kredytu na zakup auta Żuk", wówczas Chilik skonstatował coś więcej: „mam rodzinę i lata mi uciekają, a jako mąż, i ojciec, muszę wreszcie uszykować przyzwoicie nasze gniazdo — dom". W 1988 roku za pieniądze zarobione w Schwanbergu dokończył urządzanie domu.

Wiosną 1989 roku szykował się do kolejnego wyjazdu do *Rasanta*. Wziął ze sobą, przetłumaczoną na niemiecki, ustawę o działalności gospodarczej z udziałem podmiotów zagranicznych, uchwaloną 23 grudnia 1988 roku. Kiedyś rozmawiał już z zarządcami *Rasanta* o urządzeniu w Polsce na przykład montowni ich maszyn.

— Ale ich pracownicy poczytali nasze ustawy gospodar-

cze i powiedzieli, że „system jaki u was jest robi barierę dla interesu".

Być może GESETZ ÜBER DIE WIRTSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT MIT BETEILIGUNG AUSLÄNDISCHER PERSONEN odmieni to nastawienie.

— Pobyty w Austrii sprawiły, że wiem, w którym miejscu jestem ze swoimi konstrukcjami. Mam nowe koncepcje. Firma *Rasant* może mieć silniki z Japonii, podzespoły z RFN, Włoch, może mieć prawie wszędzie w maszynach hydraulikę. Ich maszyny są wygodne, ale skomplikowane. Moje konstrukcje muszą być proste, ale tak je muszę obmyślić, żeby, gdyby stał się cud, można było wsadzić w nie silniki z Austrii i hydrulikę prawie wszędzie. Wierzę, że gdzieś mi się uda. Może w ojczyźnie. Może na obczyźnie. A może w ojczyźnie z pomocą obczyzny.

W miejsce nazwiska Chilik można wstawić nazwisko jakiegokolwiek innego wybitnego wynalazcy wiejskiego. Sens przygód, ich wymowa się nie zmienią.

Marian Schab ze wsi Złota Pińczowska wykonał mikrociągnik i zestaw narzędzi towarzyszących według własnego pomysłu... Adam Gołębiowski ze wsi Grodzonowice obmyślił... Roman Dzioba ze wsi Garbacz zaprojektował i wykonał ... Stanisław Potoczny ze wsi Harta wykonał zdumiewającą sadzarkę do ziemniaków... Kazimierz Rzeszut ze wsi Pławo zaprojektował urządzenie do omłotu roślin kwiatowych, Tadeusz Kaszyca drążarkę do ogórków, Franciszek Szczerbaty z Łętowni zrobił korowarkę do wikliny, Andrzej Mastej z Dębowca skonstruował jonizator, który znakomicie oszczędza wydatek cieczy podczas oprysku sadów... Tarnawski z Nozdrzca robi przetrząsaczo—zgrabiarki i kopaczki do ziemniaków, i otrzymuje tyle listów, że powiada — nie powinienem nic robić tylko odpisywać.

A spis innowacji Jana Czapki zmieści się na jednej stronie...

Różne instytucje nie ustają w propagandzie na rzecz rozwoju wynalazczości na wsi. Na tytułowej stronie broszury *Racjonalizacja i wynalazczość w środowisku wiejskim* wydrukowano art. 5 pkt 1 ustawy o wynalazczości: *Wynalazczość jako twórcza praca i istotny czynnik postępu technicznego i rozwoju gospodarki narodowej korzysta ze szczególnego poparcia i opieki Państwa.*

Rałał Jabłoński

AKCJA — BURSZTYNOWA KOMNATA

— Wieczorem czołgi wjechały na wał, a ich załogi zobaczyły, że po lodzie zwiewali ludzie. Wtedy Rosjanie zaczęli rąbać z dział i podobno coś się potopiło. Tam daleko — człowiek siedzący na kamieniach pokazuje miejsce.

W połowie Zalewu Wiślanego, teraz płynie tam radziecki okręt hydrograficzny.

Koło nas stoi zielona skrzynia na trzech nogach. Przy niej dwóch chłopaków, rozebranych do slipek.

— Nie chodi tutaj, nie chodi — woła jeden z nich do biegnącej dzieciarni.

— Czemu oni nie mogą się tu bawić? — pytam jednego z golasów. Odpowiada mi łamaną polszczyzną, że to pudło to dalmierz laserowy, którego promień może oślepić nieostrożnego plażowicza.

Jesteśmy na wysokości Kadyn. Z lipcowego nieba leje się żar, a na wodzie rozgrywa się kolejny etap dramatu sprzed czterdziestu trzech lat. Płetwonurkowie poszukują skrzyń z Bursztynową Komnatą.

*

Po dwóch godzinach trafiam do obozu położonego na skraju Fromborka. Dwa rzędy wielkich wojskowych

namiotów, budynek stołówki, jakieś samochody. To siedziba polsko-radzieckiej wyprawy płetwonurków; młodzi ludzie w harcerskich mundurach, wojskowi, sporo cywilów. Podchodzi do mnie facet z wielką brodą.

— A czego tu szuka? — pyta się. Mówię więc, po co i skąd, i że telefonowałem.

— Aaaa. To dobrze, dobrze — odpowiada. — Prosimy — i pokazuje mi miejsce w namiocie.

Nazywają go Diadia. Jest oboźnym. Później zobaczę go w mundurze chorążego naszej marynarki wojennej. Koniecznie trzeba dodać — naszej, bowiem w obozie pojawiają się też mundury radzieckich matrosów.

W niewielkim fromborskim porcie cumują dwie jednostki sojusznicze: okręt hydrograficzny oznakowany BGK—769 oraz duży kuter nazywany przez nich KR. Po obu bokach kutra wchodzą do wody dwa pręty metalowe, po nich zwijają się kable. Dowiaduję się od ekspertów, że jest to rodzaj echosondy.

Po rozpakowaniu się, obiedzie i krótkiej drzemce wysłuchuję wykładu Diadi.

— W tych namiotach śpią Ruscy, a w tamtych nasi. Na posiłki czasami przychodzą jeszcze ich marynarze. A tam, obok stołówki, mieszka nasz komendant i Zeb Mac Kane.

— Kto? — przypominam sobie popularny serial o Dzikim Zachodzie.

— No mówię — Zeb Mac Kane — przekręca nazwisko bohatera. — Zresztą zobacz.

Rzeczywiście, facet jak ulał. Prosto z telewizora, może trochę starszy.

— Nazywa się Wasilij Zacharczenko. To instytucja w Związku Radzieckim. Podobno teraz już na emeryturze, ale był dziennikarzem, pisarzem, poszukiwaczem przygód. Koordynuje działalność radzieckich płetwonurków. Zresztą on wszystko zorganizował. Ty wiesz, jaka tu machina działa? To nie takie jakieś tam duperele z

obozem skautów, ale poważna ekspedycja. W to są zaangażowane wielkie pieniądze. Tu jest ponad sto osób.

Rzeczywiście na placu apelowym ruch jak w ulu.

— ... Mamy z naszej strony Moanę i ...

— ?

— Aa... ty znowu swoje... Moana to jest drużyna harcerzy z Wrocławia, nasi płetwonurkowie. Ruscy też mają płetwonurków i mnóstwo różnych komisarzy. To znaczy swoich ekspertów, profesora oceanografii, jakichś dziennikarzy, specjalistów od sprzętu wojskowego, bo wiesz, tutaj można mnóstwo znaleźć...

Przypomina mi się historia sprzed lat, kiedy stojąc na brzegu Mierzei Wiślanej od strony Zalewu, wysłuchiwałem opowiadań o potopionych wojskach niemieckich. Mówił wtedy jeden z wczasowiczów:

— Panie, tam na dnie cała dywizja hitlerowska leży. Oni tu czołgami przez lód uciekali, a wtedy Ruskie samolotami i bombami! Lód zarwał się i cała tafla poszła na dno. Ile tam trupów leży...

— ... przypuszczam więc — kontynuuje Diadia — że coś tam z wojny może być na dnie. Trzeba więc było sprowadzić ekspertów. No, a Zeb wszystko może załatwić i pokona każdą przeszkodę. Załatwił dwa okręty wojenne. I one chodzą tak, jak chcemy. A poza tym mieliśmy w celach badawczo—szkoleniowych, jak to się mówi, śmigłowiec naszego ratownictwa. No i jeszcze jest wojsko. Tu, w obozie wszystko zapewnia kwatermistrzostwo.

Ręką pokazał kierunek.

—... a na brzegu stoi Ortolan, trochę żołnierzy i trzy łodzie desantowe z silnikami i obsługą.

Zaczynam drapać się po głowie.

— Ortolan to komora dekompresyjna na samochodzie. Ale ona zda się tu psu na budę, bo Zalew ma ledwie dwa do trzech metrów głębokości. Czasami cztery, ale do twardego dna. W każdym miejscu leży warstwa mułu,

a pod nią jest jeszcze galareta, taki gęsty szlam, że nawet na piachu nie można stanąć. No i nic tam nie widać. Makabra, powiadam ci.

Podchodzi do nas wysportowany mężczyzna.

— A, to Borys, nasz komendant.

Jak się okazuje, Borys nie jest z ekipy gości, tylko naszej. Mieszka w Warszawie i jest przedstawicielem wojska przy komendzie harcerstwa. Zorganizował obóz, zapewnił pomoc armii, a teraz trzyma całość w garści, żeby te sto osób mu się nie rozlazło.

— To co, może przejdziemy się do portu? — proponuje komendant.

Po drodze zahaczymy o miejscową restaurację, która poza tym, że jest czysta, ma jedną zaletę. Prawie zawsze jest tam piwo. Idziemy. Ponieważ mam zostać we Fromborku przez kilka dni, szybko zaczynamy mówić sobie po imieniu. To ułatwi kontakt. Jedno piwko, drugie ...

— Może pójdziemy już na brzeg — proponuję.

Borys patrzy na zegarek.

— KR jeszcze nie wszedł do portu. Będą tam za kwadrans. To wtedy dowiemy się co znaleźli...

— I wszyscy tu tak biegają na piwko? — pytam.

— Tutejsza oranżada ma w sobie całą tablicę Mendelejewa i wyżera nalepkę od środka. Za to piwo bardzo dobre, słabe ale smaczne.

— A sojusznicy na piwko nie chodzą?

— Czasami chodzą. Początkowo pytali o wódkę, bo u nich to prawie prohibicja, ale jak zobaczyli, że u nas tego pełno, to przestali.

— A wiesz — przerywa mu jeden z moich nowych znajomych — jak u nich nazywali kręcone kolejki pod sklepami z gorzałką? Spirala Gorbaczowa...

Po kilku minutach jesteśmy w porcie. Jeden z okrętów już stoi, drugi właśnie cumuje. Na brzeg wychodzą młodzi

ludzie, ktoś dźwiga butlę, ktoś inny składa skafander płetwonurka.

— I znów nic — mówi do Borysa młoda dziewczyna o długich włosach. — Cała śmierdzę tym szlamem z dna — wącha włosy. — Czy w łazience jest już gorąca woda?

Dowiaduję się, że obecne usytuowanie obozu jest dobrodziejstwem, bo dzięki łazience z gorącymi prysznicami ludzie mogą jakoś funkcjonować. Jeszcze kilkanaście lat temu Zalew był w miarę czysty i można było dzieci puszczać do kąpieli. Teraz zrzucane są tam ścieki z okolicznych miejscowości i z Elbląga. Nastąpiły niekorzystne zmiany ekologiczne, a na dnie rośnie warstwa szlamu. Wszystko cuchnie... Diadia odradza mi wchodzenie do wody.

— Popłyniemy kiedyś na Mierzeję, to po drugiej stronie, przy radzieckiej granicy wykąpiesz się w czystym Bałtyku.

Trwają jeszcze jakieś rozmowy, ktoś coś woła do radzieckiego kapitana z BGK i wracamy do obozu. Obok nas przemknął duży gazik z harcerzami.

— To ci z Moany. Oni jeżdżą jak wariaci — mówi jeden z towarzyszących nam sierżantów — nawet nie mają przedniej szyby, bo w czasie jazdy podbiła im się klapa silnika i wyrżnęła właśnie w tę szybę. Cud, że się nie zabili.

— A skąd mają ten wóz? — pytam.

— Kupili za własne pieniądze, z demobilu. Teraz ciągle go remontują. Jak ta ruina nie stoi, to wożą nią butle i sprzęt.

*

Wieczorem w obozie.

Siedzimy na wielkich balach. Przed nami płonie ognisko. Obok mnie siedzi Zacharczenko. Ja mówię po polsku, on po rosyjsku. To znakomity sposób porozumiewa-

nia się. Przed godziną wytłumaczył mi to jeden z marynarzy.

— My w Kaliningradzie to stale oglądamy waszą telewizję. I wszystko po polsku rozumiemy, tylko bardzo słabo mówimy. A u was to wszyscy też rozumieją po rosyjsku, ale mówicie tak, jak my po polsku. A zresztą w obozie wszyscy mówią polsko—rosyjskim. I my, i wy. I wszyscy się rozumieją.

W ten sam sposób rozmawiam z Zebem. Starszy pan tłumaczy mi:

— No więc, gospodin Jabłoński, słyszał pan o Bursztynowej Komnacie? Jeszcze nieraz będziemy na ten temat mówić. O szczegółach. Ale pan pewnie jest ciekawy, czego my właśnie tutaj szukamy.

— Otóż Niemcy zrabowali nam Bursztynową Komnatę w 1941 roku, bo nie ewakuowano jej na czas z Carskiego Sioła. To znaczy u was mówiło się, że ona jest w Carskim Siole, po rewolucji nazwę zmieniono na Puszkin. Była tam w Jekatierinskim Pałacu. Rok później zdemontowano ją i w dwudziestu dwóch skrzyniach przewieziono do Kaliningradu, to znaczy do Królewca i tam zamontowano. To było wielkie dzieło sztuki. Ze względu na wartość artystyczną i na rozmiary, bo podobno zajmowała w Pałacu pomieszczenie dziesięć metrów na dziesięć i miała prawie pięć metrów wysokości. Oczywiście trzeba odliczyć okna, drzwi i liczne lustra, ale to i tak bez znaczenia, bo zajmowała skrzynie mniej więcej dwa na dwa na cztery metry.

— Według was, to znaczy według waszych ekspertów, ile to warte?

— Zachodni fachowcy przed wojną oceniali jej wartość na pięćdziesiąt pięć milionów dolarów.

— Czyli wliczywszy spadek wartości dolara, a wzrost rynkowej wartości dzieł sztuki, dziś mogłoby to być warte chyba z miliard dolarów?

— Może być — Zacharczenko kiwa głową — tam były rzeczy niepowtarzalne. Kawałki bursztynu z zatopionymi owadami, roślinami. Nikt już takich samych nie znajdzie.

W oddali coś błysnęło. Po chwili słychać daleki grzmot. Od Gdańska nadciąga burza.

— Mamy całe tomy opisów, co się z Bursztynową Komnatą działo — kontynuuje Zacharczenko. — Znamy wasze opowieści o tym, że była w pałacu w Dzikowie, tylko że jej nigdzie nie ma. Ostatnio była w Królewcu. Potem została zdemontowana i znalazła się w skrzyniach na zamkowym podwórzu. Tam leżała ponoć w czasie angielskiego nalotu.

— Zginęło wtedy kilkadziesiąt tysięcy ludzi — wtrąca się młody docent z Kaliningradu.— Niemcy mówili o dwudziestu pięciu tysiącach, a nawet o czterdziestu. Całe centrum spłonęło.

— Znamy jedną z wersji — Zacharczenko przeczesuje włosy ręką — wedle której skrzynie miały spłonąć na zamkowym dziedzińcu, ale jest ona nie potwierdzona. Podejrzewamy, że rozgłaszano ją, by wprowadzić nas w błąd.

Znów się błyska, tym razem bliżej.

— Mamy poważne podstawy, by twierdzić, że Komnatę przewieziono z Królewca do Elbląga. Część naszych badaczy twierdzi, że była tu na pewno.

— A co mają z tym wspólnego Kadyny? — pytam.

— W tym tkwi sedno sprawy. Otóż Kadyny były majątkiem Hohenzollernów. Po I wojnie światowej należały do syna ostatniego cesarza niemieckiego. A ten z kolei ożeniony był ze stryjeczną wnuczką ostatniego cara rosyjskiego.

Znów się błyska. Harcerze odchodzą od ogniska i idą się myć, żeby zdążyć przed burzą.

— Sądzimy, że przebywał tu bratanek cara. Żeby panu

wyjaśnić drzewo genealogiczne Romanowych: car miał brata, który zmarł jeszcze przed I wojną. Został po nim syn, Kirył Władimirowicz, który miał córkę Kirę. I ona wyszła za cesarskiego syna. Miała z nim sześcioro dzieci. Siódme urodziła ponoć w Berlinie, kiedy myśmy, to znaczy wojska radzieckie, wchodzili do Kadyn.

— I co się z nimi stało?

— Podobno żyją do dziś. To są ostatni Romanowowie. Po kądzieli.

— Czyli ostatni dziedzice carskiego tronu... — ktoś z radzieckiej ekipy kiwa głową.

— Spotkałem w Paryżu księcia Szachowskiego — mówi Zacharczenko — i on mi powiedział, że podobno Kira żyje jeszcze w Berlinie. Miał się dowiedzieć, czy to prawda. Książę Szachowski przyjedzie jesienią do Moskwy ... to bardzo przyzwoity gość... wtedy dowiemy się prawdy ... a jeśli ona żyje, to może coś wie na temat Bursztynowej Komnaty.

— Ale dlaczego tutaj? — nie mogę zrozumieć.

— Według naszych danych tu była rosyjska typografia...

— Co było?

— Po waszemu drukarnia... emigracyjna. Tu też miał być bank rosyjski... rodzaj kasy emigracyjnej. Widocznie w Kadynach było jedno z centrów emigracji rosyjskiej, a przynajmniej jakiś... powiedzmy, punkt kontaktowy... arystokracji. Bardzo więc możliwe, że tutaj, niejako pod opieką rosyjskich emigrantów, przewieziono z Elbląga te skrzynie... Podobno Kirył Władimirowicz zmarł tuż przed wojną w Niemczech i tylko Kira mogłaby...

— A jej mąż?

— Zmarł po wojnie... To wszystko ma szczegółowo ustalić kniaź Szachowski... to naprawdę dobry człowiek... on nam pomoże, bo widzi pan, Bursztynowa Komnata jest wielkim dziedzictwem europejskiej kultury. Jest też

wielkim dziedzictwem rosyjskim. Zbudowano ją na początku XVIII wieku dla króla pruskiego, który w kilkanaście lat później sprezentował ją Piotrowi I. A potem, u nas rozbudowywano ją przez wiele lat. Jest ona dziełem wielu europejskich mistrzów; podobno nie tylko pruskich, rosyjskich czy polskich... I ona gdzieś jest, bo nie ma dowodów, że została zniszczona.

Od Zalewu zrywa się wiatr.

— Nasi czołgiści uderzyli znienacka. Słyszał pan o tym, jak wdarli się do Elbląga? A inni przejechali się po oddziale Volkssturmu i dotarli do Kadyn. Pokręcili się tam i z osady — na Zalew. To znaczy chcieli przez łąki, ale one są bagniste. Niemcy wybudowali tam betonową drogę.

Rzeczywiście płyty leżą od lasu aż do wału nad Zalewem. Jechałem po nich samochodem.

— I po tych płytach dostali się na wał. W oddali, podobno we mgle i w mroku, widzieli uciekających ludzi. Kilku z nich strzelało z karabinów. Dalej jechało, jak twierdzi dowódca czołgistów, sześć wielkich wozów konnych, ciągniętych przez duże zaprzęgi po lodzie, na Krynicę Morską.

Przesuwa się do nas docent z Kaliningradu. Zaczynamy uzupełniać. — Ten major , to znaczy dowódca, bo majorem został już po wojnie, był tutaj niedawno. Rok temu czy dwa... Powiedział, że wjechali na wał i strzelali po trzydzieści stopni na boki, licząc od linii prowadzącej do latarni morskiej w Krynicy. Walili z dział, aż rozgonili towarzystwo. Ale czy coś zatopili? Nie wiem.

Zacharczenko prostuje się.

— Obliczyliśmy — mówi — że zasięg celnego strzału wynosił dwa kilometry, co po wyliczeniu kątowym, i tak dalej, i dalej, dało nam cztery koma dwa kilometra kwadratowego do przepenetrowania.

— To oni uciekali z miejsca, gdzie jest droga betonowa? — pytam.

— Nie. Od Kadyn na prawo jest Tolkmicko, a z jego prawej strony prowadzi stara droga lądowa na Krynicę. Część zwiewała tamtędy, część, podobno te wozy konne, z Kadyn.

W tym momencie przypominam sobie, że wał ma trzy do czterech metrów wysokości. Czołg stojący na wale ma działo na wysokości od czterech do pięciu metrów nad poziomem lodu. Taki strzał nie przebije lodu, pocisk zrykoszetuje po nim i może dolecieć poślizgiem po lodzie nawet na brzeg pod Krynicę.

— Przecież pocisk nie rozwali tafli tak grubej, że mogły po niej jeździć wozy?

— Słusznie, ale oni używali również pocisków odłamkowych. Zresztą może tak było, może inaczej... My musimy to sprawdzić i dlatego na brzegu, w tym miejscu, gdzie kończy się beton, stawiamy dalmierz laserowy, który kieruje działalnością okrętów. One pływają w rejonach określanych mapą i badają dno.

Przerywa nam siedzący po drugiej stronie ogniska marynarz radziecki.

— Dziś BGK ustalił sześć dużych sygnałów i czterdzieści małych. Laserowcy wiedzą, gdzie to jest; wszystko mają rozpisane na mapie. Jutro ekipa popłynie tam i zacznie szukać po dnie.

— To nie lepiej stosować urządzenia czułe na metal?

— W zeszłym roku próbowaliśmy tu różnego sprzętu, ale warstwa mułu wszystko tłumiła. Zresztą wozy konne były z drewna; miały naprawdę mało żelaznych części, a skrzyń z Komnatą też nie zrobiono z metalu. Tym bardziej sama komnata. To i czego szukać magnetometrem?

— A z tych, co uciekli, nikt się nie potopił?

— Podobno część, przestraszona ogniem dział i karabinów maszynowych, zawróciła. Niektórzy mówili, że coś się tam jednak potopiło...

— Musimy sprawdzić każdą ewentualność — mówi Zacharczenko — naszym obowiązkiem jest zweryfikować każdą wersję, a przynajmniej wykluczyć te, które się dadzą wykluczyć. Nawet jeśli nic nie znajdziemy, to będzie znaczyć, że i tak odnieśliśmy sukces, bo zawęziliśmy krąg miejsc jej ukrycia.

Burza jest już prawie nad nami. Spadają pierwsze, ciężkie krople. Idziemy do namiotów. Po chwili zaczyna lać. Szum deszczu jest usypiający...

*

Rano ani śladu po burzy. Szybkie śniadanie i idziemy na okręt.

BGK wlecze się wzdłuż brzegu ku Kadynom. Mija godzina, podczas której harcerze manipulują przy sprzęcie. Nurkowanie zawsze było dla mnie czarną magią. Przed laty zasłabłem po przepłynięciu sześciu basenów, to zniechęciło mnie do wody.

Opowiadam o tym jednemu z szefów Moany.

— Niewiele tu straciłeś. Nawet lepiej, że nie wejdziesz do wody, bo jest okropna. A na dnie nic nie widać. Macamy rękoma niemal na ślepo i w zasadzie nie wiadomo, czy tam coś rzeczywiście nie leży. Do tej pory znaleźliśmy tylko duży, gliniany garnek, gdzieś z pół kilometra od brzegu. I to wszystko. Po pojazdach, wozach konnych i tej cholernej dywizji, która tu rzekomo miała być, ani śladu.

Na brzegu coś błyska. Przez lornetkę poznaję miejsce, w którym wczoraj obserwowałem wodę.

— O, tam stoi nasz laser — mówi jeden z marynarzy — to dobre urządzenie. Kosztuje czterdzieści tysięcy rubli.

Płetwonurkowie przesiadają się do łodzi. Podają sobie butle. Stoję obok przenośnej krótkofalówki.

— Katior, katior, ja biereg. Prijom.

Coś tam piszczy, ktoś jest „pierwyj", ktoś „trietij"...

— Oni ustawiają okręt i łodzie według brzegowych namiarów — mówi Borys — teraz będą badać każdy wczorajszy sygnał.

Łodzie już odbiły. Płetwonurkowie znikają w wodzie. Siadamy na nadbudówce. Od Mierzei wieje lekki, ciepły wiatr.

— Z Bursztynową Komnatą mamy wiele kłopotów — mówi Borys — kiedy Rosjanie przymierzali się do poszukiwań, mówili, że przy okazji chcą odnaleźć zatopionego Jaka-3, jakąś rzadką wersję samolotu, ale jak na razie nic z tego nie wyszło. A z tą Komnatą... Tyle opowieści i to wzajemnie wykluczających się... A na dodatek te miejscowe legendy...

Podchodzi do nas radziecki marynarz i stawia kubki z kompotem z suszu zmieszanego ze świeżymi jabłkami.

— Jeden z naszych sojuszników mówił, że mają, to znaczy znają wersję o rozstrzelaniu niemieckich konwojentów, którzy podobno mieli przewieźć tutaj te skrzynie z Królewca.

Podchodzi do nas pan Paweł.

— Tych legend to i my wiele znamy. Jedna z gospodyń, u której piliśmy tu niedawno wodę, mówiła, że rozstrzelano jej brata, który też coś konwojował.

— A ja słyszałem — dodaje Borys — że kiedyś milicja przeszukiwała jakieś mieszkania, w jednym z nich stała fotografia chłopaka. Kiedy milicjanci zapytali, kto to jest, kobieta powiedziała, że to jej syn, który był w czterdziestym piątym w Volkssturmie, ale został zabity, bo coś tam eskortował... Tych legend o ukrytych skarbach mamy mnóstwo, ale niektóre opierają się nawet na realnych podstawach. Wyobraźcie sobie, że stosunkowo niedawno przyjechała tu, to znaczy w rejon Braniewa jakaś rodzina z Niemiec Zachodnich...

Przypomina mi się poprzedni dzień, kiedy stałem na

stacji i czekałem na benzynę. Obok, po głównej drodze, jechały zachodnie wozy. W ciągu dziesięciu minut naliczyłem tuzin aut z NRD i RFN.

— ...Rozbili namiot w rogu ogrodu. Kiedy właścicielka przyszła do nich, okazało się, że pojechali już przed świtem, tylko że zapomnieli zabrać namiotu. Zajrzała do środka i zobaczyła, że pod namiotem jest dziura głęboka na pół metra.

Przed rokiem na Mierzei miałem podobny przypadek. Opowiadam go Borysowi... Zaprosił mnie wtedy na cmentarz jeden z miejscowych oficerów WOP. Pokazał poniemiecki grób, na tabliczce znajdowało się nazwisko jakiejś kobiety. Ujrzałem świeżo wykopany dół i mnóstwo ziemi naokoło. Wzięliśmy łopaty i wrzuciliśmy to z powrotem. Brakowało jakieś trzy czwarte metra. Musiała tam być skrzynka, zakopana pod koniec wojny albo już po jej zakończeniu, kiedy Niemcy wyjeżdżali za Odrę i nie zawsze pozwalano im zabrać to, co chcieli.

Podchodzą do nas inni członkowie polskiej ekipy. Każdy słyszał jakąś opowieść o odkopywaniu skarbów.

— No, skoro wy znacie tyle różnych sensacyjnych historii, to dlaczego ma tu nie być Bursztynowej Komnaty? — pyta Zacharczenko, stając za naszymi plecami.

— Znamy taką jedną relację, że Komnata miała być wywieziona z Kadyn po lodzie i zakopana na terenie Mierzei.

— To bzdura — przerywa siedzący koło mnie redaktor z Warszawy. — Znam dobrze Mierzeję i jestem niemal pewien, że jej tam nie zakopano.

— A co, przekopał pan ją całą? — pyta złośliwie jeden z komisarzy z sojuszniczej ekipy.

— Prawie. Szukałem tam wykrywaczem metali. Znam liczne legendy, historie jeśli nie prawdziwe, to prawdopodobne.

— To o czym my tutaj...

— Proszę, proszę — przerywa Zacharczenko — nas interesuje każda opowieść i każda wersja. Jeśli pan coś wie na ten temat, dla nas jest to bardzo ważne...

Otóż pod koniec wojny radzieckie wojska zablokowały na Mierzei dziesiątki tysięcy uciekinierów spod Królewca i hitlerowców, którzy zwiali po lodzie spod Braniewa i Mamonowa. A potem część z nich ewakuowano na Hel i dalej do Rzeszy.

— Przecież tam nie ma portów?

— Ale były. Tylko że po wojnie zniszczono te niewielkie przystanie i mola. W każdej miejscowości był mały port, pomost.. Zresztą oni sami je budowali w lutym i marcu czterdziestego piątego. I zwiewali... — Tak, ale nasi tam wylądowali i rozbili część z nich.

— Szczerze mówiąc, wasi tam byli po obu stronach.

— Jak to?

— Były tam jakieś jednostki niemieckie uzbrojone w broń radziecką i mające radzieckie oporządzenie.

— To chyba nie własowcy. Ich tu nie było.

— Podobno walczyły tu resztki dywizji SS Lettland i coś tam jeszcze. Była też brygada Charlemagne.

— Jaka? — pyta jeden z Rosjan.

— Francuska. Potem połączyła się z Legionem Ochotników Francuskich i powstała dywizja SS. I ciekawą rzecz wam powiem...

Z wody rozlega się jakieś wołanie. Brzmi to jak „kirpicz".

— Jaka kirpicz? — pytam.

— Cegłę znaleźli na dnie — odpowiada jeden z wychylających się za burtę.

Po chwili podpływa do nas łódź, a siedzący w niej chłopak podaje dużą, nietypową cegłę. Takich u nas się nie spotyka.

— To stara, niemiecka — mówi ktoś z tyłu.

— Macie w Polsce ekspertów od cegieł? — pyta Zacharczenko.

— Od cegieł... żarty — mówi Borys — zresztą, to i tak nie spadło z wozu czy czołgu. Najprawdopodobniej ktoś łodzią przewoził cegły z tutejszej cegielni na Mierzeję i coś mu się utopiło.

— To nie mogli tam robić cegieł?

— A wszędzie jest dobra glina?

Cegła przestaje być obiektem zainteresowania. Łódź odpływa na swoje miejsce, a redaktor kontynuuje:

— Znaleźliśmy kiedyś na Mierzei miejsce, w którym stali Francuzi. Była tam amunicja francuska, oporządzenie i były też klamry SS-Meine Ehe heisst Treue — Wierność moim honorem. Ale to nie koniec historii. Spotkałem kiedyś dwóch Francuzów, młodych chłopaków, którzy przyjechali do Polski szukać resztek SS Charlemagne. Ta dywizja wchłonęła, jak mówiłem, Legion Volontaire Francaise, w którym służyło sporo potomków rodów arystokratycznych. Dostali tu w dupę i leżą gdzieś w piachu. A ci Francuzi nawiązali kontakt z ich kuzynami i zaczęli szukać resztek dywizji.

— To bardzo ciekawe — odzywa się Zeb.

— Mnie też to zaciekawiło, bo pokazali mapę okolic Karlina, gdzie pewnego ranka dywizja wyszła z lasu i szła polami, we mgle. Nagle mgła się podniosła i okazało się, że znajdowali się na wielkiej kilkukilometrowej polanie. Bokiem biegła droga, na której stały ruskie czołgi i kiedy zobaczyły, co się dzieje, to obróciły wieże i zaczęły rąbać. Wszyscy żołnierze dywizji, którzy nie zdążyli schronić się w lesie zostali wystrzelani. Potem zgarnięto dziesiątki, a podobno i setki trupów, do wielkiego dołu. A teraz ci Francuzi chcieli odnaleźć to miejsce i pozdejmować blaszki śmiertelne.

— Co?

— Znaczki identyfikacyjne. Ale powiem wam cieka-

wostkę. Po tej walce resztka dywizji znalazła się w Kołobrzegu, następnie była ewakuowana do Niemiec drogą morską i broniła Berlina. Walczyli w obronie gmachu Kancelarii Rzeszy. Francuzi bronili Hitlera, w jego ostatnich godzinach.

Marynarze przynoszą kawałki pokrojonego chleba, pootwierane konserwy i kompot.

— Obiad — ktoś woła.

Wasilij Zacharczenko łapie za rękę redaktora i pyta:

— A jaki jest z tego wniosek dla Bursztynowej Komnaty?

— Ano taki, że jeśli Niemcy sami uciekali drogą morską, to taki skarb na pewno wywieźliby z Mierzei, a nie zakopywali w piachu. Zresztą jak można zakopać bez świadków i bez śladu dwadzieścia dwie skrzynie i to takiej wielkości?

Nikt nie protestuje.

*

Po kilku godzinach i kilkudziesięciu nurkowaniach bez żadnych efektów wracamy do Fromborka. U wejścia do portu okręt grzęźnie w mule.

— Zaraz sobie rozwali śrubę — mówię.

— Nie rozwali, nie rozwali, bo on nie ma śruby tylko pędniki wodne — śmieje się jeden z oficerów.

Rzeczywiście, z rufy jednostki wytryskują strugi wody. Walczymy z dnem przez kwadrans ku uciesze gapiów, znajdujących się na nabrzeżu. W końcu jakoś wchodzimy do portu.

Po kolacji idę do świetlicy. Leżą stare i nowe gazety. Między nimi jedna bardzo kolorowa, bez kilku pierwszych stron. To *„Kraj Rad”*. Znajduję artykuł: *„Tajemnice II wojny światowej — Ślady Bursztynowej Komnaty”*.

Czego tam nie ma. Opowieści... hipotezy... W NRD

wydano nawet książkę na ten temat. Szef wydawnictwa mówi o swoich teoriach: *Według mnie uległa ona zniszczeniu podczas pożaru lub bombardowania. Ale mówi się też, że z Prus Wschodnich przewieziono ją do Turyngii i ukryto w zamku Reinchardtsbrun, który oznaczono kryptonimem Wolschtrum i przygotowywano w nim kwaterę Hitlera.*

Tak więc na temat dalszych dziejów Bursztynowej Komnaty — czytam dalej — istnieje kilka wersji. Według jednej z nich naziści mieli złożyć skrzynie z bursztynowym skarbem w kopalni soli Wittekind w Dolnej Saksonii, gdzie zwieziono również inne zagrabione skarby, m.in. 100 tysięcy tomów biblioteki uniwersyteckiej w Getyndze, dzieła sztuki itp. Nie opodal znajdował się magazyn dynamitu, który przechowywano w wiskozowych workach. Opowiadano, że zaraz po wojnie okoliczni mieszkańcy wyrzucali dynamit, a z worków szyli ubrania. Pod ziemię schodzili z zapalonymi świecami, gdyż nie było latarek. To spowodowało wybuch i pożar. Część książek ocalała, ale resztę strawił doszczętnie ogień.

— No, jak się to panu podoba? — za mną stoi jeden z sierżantów — powiem panu, ta cała ekipa też jej nie znajdzie, bo tam na dnie nic nie ma. Nawet te opowiadania o zatopionym wojsku to jest kit. Tam jest tylko błoto.

*

Następnego dnia znów to samo. Śniadanie, port, BGK, trasa wzdłuż brzegu i umorusane kombinezony płetwonurków.

— Płynie pan łodzią na brzeg? — pyta mnie redaktor — poszukamy śladów w lesie.

Po dziesięciu minutach jesteśmy już na betonowej drodze. Słońce przypieka. Redaktor ma ze sobą wykrywacz metali i łopatę.

— Połazimy tam — wskazuje stary las i krzaki między drzewami. — Jeśli tu w ogóle stali uchodźcy niemieccy, to musieli być tutaj. Między domami Kadyn nie zmieściłaby się większa liczba ludzi, a tam są młode lasy... nie mają więcej jak czterdzieści lat, więc ludzie w nich nie obozowali.

— Skąd wiadomo, że ktoś tu w ogóle był? — pytam.

— A stąd, że Rosjanie mają ze sobą mapę, na której wszystko zaznaczono i na północ od Kadyn narysowany jest czerwony owal z napisem: tabor uchodźców. Więc widocznie tam stali, a ruskie czołgi, które tu wjechały, musiały ich przepędzić.

Wchodzimy między drzewa. Redaktor włącza wykrywacz. Cichy pisk przerywany jest co chwila jakimiś głośniejszymi dźwiękami. Tu odłamek, tam kawałek lampy od roweru... Chodzimy, szukamy.

— Moim zdaniem — mówi — był tu rosyjski obóz.

— Skąd pan to wie?

— Bo jest tu dużo ruskich śladów. Leżą naboje od pepeszy, rosyjski granat, puszki po konserwach, to znaczy tuszonkach, tych z amerykańskich dostaw. Ale wie pan, że są też ślady walki, bo znalazłem kilka wystrzelonych niemieckich łusek karabinowych. Oni musieli się ostrzeliwać w tym lesie, a potem zwiali na lód. I dali dyla do Krynicy.

— A co było potem?

— Potem... Rosjanie tu stali przez jakiś czas.

Redaktor kopie jakiś dołek. — O, widzi pan — to jest rosyjska mina przeciwpiechotna, bez zapalnika.

Przede mną leży skorodowana blaszana puszka. W środku denka otwór. Może kiedyś to była mina, ale teraz to rozpadające się świństwo.

— Co z tym zrobimy?

— Nic. Zakopiemy i samo zgnije.

— A materiał wybuchowy?

— Panie kolego, z niego to już dawno nic nie ma, bo zawilgotniał i poddał się swego rodzaju hydrolizie.

— Czyli z tego wynika, że...

— Że nic nie wynika. Po prostu tu nie było żadnego taboru, a jak był, to mizerny i nie stał w lesie. Kiedy wjechały radzieckie czołgi, to ludzie zwiali piechotą po lodzie. Może były i jakieś wozy, ale raczej nie poszły na dno, a tym bardziej cała dywizja. Bo gdyby tu stała, to z tych trzech czołgów zostałyby smarki i woda. Wystarczyło paru ludzi z pancerfaustami i zrobiliby porządek.

— To jak ci czołgiści...

— Ja tam nie wierzę w bohaterstwo. Oni musieli być zdrowo na gazie, że się przerwali przez niemieckie linie. Opowiem panu zresztą taką historię. Otóż słyszałem kiedyś, że w tym samym czasie pododdział naszych miotaczy ognia dostał się gdzieś na Pomorzu na jakiś dworzec, cysterny tam były, czy coś takiego. Dorwali się do spirytusu i zdrowo popili. Dowódca padł, wojsko też. Kiedy się ocknęli, dowódca jeszcze spał, patrzą, a tu wąską drogą jadą niemieckie czołgi. Mieli trochę w czubie i z głupoty, bo nikt na trzeźwo by tego nie zrobił, więc podczołgali się i z miotaczy oblali płonącą benzyną te czołgi. Kilka się spaliło. Nasi zwiali. Dowódca dostał jakiś tam medal. Potem podobno w rozmowie z generałem Popławskim przyznał się do wszystkiego, a Popławski na to: Pij, ile chcesz, tylko żeby twoi ludzie niszczyli mi tyle czołgów, co ostatnio. I tak to jest. Czołgiści sobie podgazowali i tak dali Niemcom popalić, że Kronprinz nafajdał w gacie ze strachu.

— To on tu był?

— Raczej nie, ale to inna historia.

Wracamy na brzeg. Przy dalmierzu smażą się w słońcu ci sami dwaj chłopcy. Podobno młodsi lejtnanci. Dopływamy do okrętu. Zeb słucha naszych relacji, ale jest trochę zawiedziony.

— Ciągle nic — mówi — ci na dnie nie znaleźli żadnego śladu. Te wszystkie sygnały to góry z piachem i tym cholernym twardym błotem. A teraz wy mi mówicie, że w lesie nic nie ma. To wszystko jest mało zachęcające.

Po godzinie zjadamy marynarski obiad. — Jak im to nie zbrzydnie — zastanawiam się.

Siadamy znów na nadbudówce i jeden z harcerskich szefów zaczyna opowiadać, że przed rokiem spotkał człowieka, który rozmawiał z majorem czołgistą. Podobno po walce Rosjanie byli w pałacu w Kadynach, zdrowo pojedli i popili z książęcej piwnicy.

Mówili, że były tam jakieś skrzynie, zamurowane pomieszczenia, stał nawet wielki kryształowy żyrandol, ale żadnych skarbów nie znaleźli. A dobrze szukali, bo to były trofiejszczyki pierwszej wody. Szukali gorzały i weków.

— Tak — Zacharczenko drapie się po głowie — słyszałem o tym, ale przecież Komnatę mogli wywieźć znacznie wcześniej... może kilka godzin przed tym, jak te czołgi...

Do burty BGK przybijają kolejne łodzie. Płetwonurkowie zdejmują kombinezony. Wszyscy są ubłoceni. Znów dzień bez sukcesu.

Płyniemy z powrotem do portu. Pogoda zaczyna się psuć.

Obok mnie siada jeden ze starszych harcerzy i zaczyna opowiadać książkę, którą kiedyś też czytałem. Nikt z nas nie może sobie jednak przypomnieć jej tytułu.

— Szef służby leśnej majątku Kronprinza uciekał wraz z żoną do Gdańska. Wzięli ze sobą wielkie rogi jelenia. Okaz nad okazy. A potem mieli płynąć łodzią podwodną do któregoś z zachodniobałtyckich portów. Rogi ani rusz nie chciały zmieścić się w łodzi. Ponieważ jej dowódca był znajomym leśnika, uproszono go, by poroże przymocować do kiosku za pomocą drutu. I w ten sposób rogi przepłynęły pod wodą do Rzeszy.

— Dziś są gdzieś ozdobą jakiegoś zamku — kończy swą opowieść.

— Ale skoro mieli tyle czasu — zastanawiam się na głos — żeby zabrać te rogi i jeszcze ujść cało, to przecież można było stąd wcześniej wywieźć skrzynie z Komnatą.

Ktoś klepie mnie po plecach. Zacharczenko. Kiwa głową. — To wcale nie podważa hipotezy, że ona tutaj była. Mało tego, to nawet ją wzmacnia. Uprawdopodobnia.

Dobijamy do portu. Na brzegu stoi Diadia i kiwa ręką.

— Mam coś dla was. Kiedy wyście taplali się w błotku, ustaliłem, że pod drugim brzegiem, tam na Mierzei, leży niemiecki samolot.

*

Rano budzą mnie przerażające ryki. Patrzę na zegarek. Jest siódma. Okazuje się, że to wyje miejscowy węzeł radiofoniczny, czyli wojskowy punkt propagandowy na samochodzie. Ryczy niemal przez całą godzinę. Muzyka i wiadomości na przemian. W pewnym momencie słyszę, że coś mówią na temat Bursztynowej Komnaty. Czyżby o nas? A skąd. Spiker cytuje wiadomości z gazet zachodnioniemieckich. Jakiś mężczyzna podobno ma dowody, iż Komnatę znaleźli Amerykanie w kopalni soli i wywieźli do Stanów.

— Od kiedy stoimy, to już dwa razy radio mówiło o Komnacie — stwierdza Diadia przy śniadaniu.

Po godzinie jesteśmy na brzegu. Płetwonurkowie, mocno już znudzeni, ładują się na okręt, a my wnosimy sprzęt do łodzi desantowej. Żołnierz targa z samochodu kanistry pełne benzyny. Przed załadowaniem sprawdza, czy są pełne.

— Żebyśmy tylko nie stanęli w połowie Zalewu, bo na wiosłach ciężko się płynie.

Pogoda paskudna. Wieje zimny wiatr. Mimo to startujemy. Zakładam brezentową kurtkę, którą wziąłem na wszelki wypadek.

Po kwadransie zaczynamy się nudzić. Jeden z harcerzy pyta mnie: — A o Resku pan słyszał?

Zaprzeczam ruchem głowy.

— Byliśmy tam w zeszłym roku. Taki sam obóz i też dwie ekipy, tylko radzieckich płetwonurków było więcej. Mieliśmy penetrować różne miejsca, a znaleźliśmy tam kilka samolotów.

— A gdzie jest Resko? — pytam.

— Na zachód od Kołobrzegu. To takie jezioro, nad którym znajdowało się kiedyś niemieckie lotnisko wodosamolotów. Podobno pod koniec wojny zatonął tam duży samolot. Zresztą my szukaliśmy szczątków jakiegoś rzadkiego bombowca produkcji radzieckiej, ale go nie było. Za to trafiliśmy na rozerwany kadłub Dorniera 26, wielkiej trzymotorowej maszyny. Podobno uciekał nią komendant miejscowego lotniska razem z rodziną. To by się zgadzało, bo na pokładzie były jakieś szczątki zabawek.

— A zwłoki?

— Ja nie widziałem.

— I co z tym zrobiliście?

— Trochę wydobyliśmy.

Nad Zalewem pojawia się mgła. Fala staje się coraz większa. Żołnierz sterujący łodzią ma coraz większe kłopoty z utrzymaniem jej na kursie.

— Płyń na Krynicę — mówi Diadia — a potem pójdziemy wzdłuż brzegu na skowronki.

Dobrze powiedziane, tylko jak w tej mgle ustalić, gdzie jest Krynica?

— Patrz dobrze, bo będziemy się kręcić w kółko, aż zabraknie paliwa.

Diadia klepie wielkie wiosła leżące na dnie łodzi.

Nagle wiatr lekko rozwiewa mgłę. W oddali widać zabudowania. Wciąż jesteśmy na kursie.

— I co tam jeszcze było w tym Resku?

— Jeszcze ze dwie małe maszyny i bomby lotnicze, ale wydobyli je saperzy i zabrali.

— I tak łatwo było znaleźć ten wrak?

— A skąd. Prawie takie samo bagno, jak tutaj. W Polsce nie ma przyjemnych nurkowań. Co innego na południu. Adriatyk. Morze Egejskie. Tam jest czysta woda... Kiedyś facetowi utopił się tam samochód i wydobywaliśmy go z dna. Łatwo poszło, bez kłopotów i dobrze zapłacił.

Jesteśmy już koło Krynicy. Zmieniamy kurs. Prawie trzy kwadranse płyniemy wzdłuż kęp szuwarów. Zrywają się jakieś ptaki, coś tam buszuje w trzcinach. Gdzieś tu leży wrak samolotu, ale gdzie? Z trudem znajdujemy drogę. Prymitywny pomost. Diadia i jeszcze jeden mężczyzna wychodzą na brzeg. Idą szukać człowieka, który podobno wie, gdzie jest ta maszyna.

Pogoda raptownie poprawia się. Znika mgła, chmury. Opalamy się przez długi czas. Wreszcie wracają. We trzech. Miejscowy mówi, że samolot znajduje się dwa kilometry stąd.

Płyniemy dwiema łódkami.

— To powinno być gdzieś tutaj.

Trzech mężczyzn wchodzi do wody, która sięga im do piersi. Stukają tyczkami w dno. Raz piach, raz muł, a do dna jeszcze dodatkowo z metr. Oj, nudne te poszukiwania.

Zmieniamy miejsce. Poszukujący są już zmarznięci. Mija kolejna godzina. Wreszcie upragniony krzyk.

— Jest!

— Co jest?

— Jakiś metal.

Z dna podnoszą kawałki blach wielkości rozłożonej

gazety. Trzy metry dalej wyciągają karabin. Potem jakieś kable.

Patrzę na zegarek. Jest szósta. Żegnamy się z naszym przewodnikiem i wracamy do domu. Po drodze nikt już nie ma ochoty rozmawiać.

*

Po kolacji przeglądam radziecką gazetę. Przysiada się do mnie dziennikarz z *„Techniki Małodiożу"*.

— Znów dziś niczego nie znaleźli.

— A my za to mamy samolot.

— A na pewno samolot?

— Miejscowy mówił, że tak, zresztą sami jeszcze tam poszukamy.

— A ja też mam ciekawe rzeczy. Niech pan posłucha, gospodin Jabłonski, czy słyszał pan, że u nas w Rosji jest polski sprzęt wojskowy?

— Dziwiłbym się, gdyby nie było.

— No, ale mamy taką sprawę, o której nikt jeszcze nie słyszał. Otóż jak pan wie, przed wojną Polska miała flotę rzeczną na Polesiu. Takie różne monitory i uzbrojone statki. I to wszystko poszło na dno. Sami zatopiliście.

Słyszałem o tym. Podobno Niemcy wydobyli potem jeden monitor i używali go przeciw partyzantom. I nasi, w ramach „Wachlarza", rozsadzili go miną rzeczną.

Opowiada to ze szczegółami.

— To było trochę inaczej — prostuje mój rozmówca — wy o tym w Polsce nie wiecie, ale to my wydobyliśmy ten monitor. Zresztą wydobyliśmy w sumie trzy i zaczęliśmy je przysposabiać do służby. Jeden był już całkiem gotowy w 1941 roku i kiedy weszli Niemcy, to zajęli tamte dwa, nie wykończone, natomiast trzeci ewakuował się i dopiero na Prypeci, w rejonie Czernigowa

wojska niemieckie otoczyły ten okręt. Wtedy sami go zatopiliśmy. Podobno było to we wrześniu 1941 roku.

— A co się stało z wrakiem?

— Nic. Leży do dziś. Moja redakcja otrzymała list z informacją, że jednostka ta nadaje się do wydobycia. Moim zdaniem jest to dawny „Kraków" albo „Wilno". Warto go podnieść.

Opowiadam o przypadku Węgrów, którzy kilkanaście lat temu wyciągnęli z Dunaju bardzo stary austro-węgierski monitor rzeczny, który podobno na początku pierwszej wojny popłynął do Serbii i ostrzeliwał z wody Belgrad. Później zatonął. Węgrzy go podnieśli, część rzeczy zdjęli, a resztę dali na złom.

— Co za bzdura — słyszę w odpowiedzi. — Trzeba go było zachować. Powiem panu o innym przypadku. Pierwszy monitor nazywał się „Monitor" i walczył w czasie wojny secesyjnej. Amerykanie go potem znaleźli, podnieśli, ale im drugi raz zatonął, i to na głębokiej wodzie. To się nazywa pech.

Rozmowę przerywa nam Wasilij Zacharczenko.

— Towarzyszu Jabłoński, chodźcie na chwilę do mnie.

W pokoju siedzi kilka osób z kierownictwa wyprawy.

— My tu właśnie zastanawiamy się, co dalej robić, bo efekty są w zasadzie mierne. Po prostu odrzucamy pewną hipotezę, ale nie mamy nic.

— Jeśli choć jeden wóz z Kadyn zatonął, to może leżeć na całej drodze do Krynicy Morskiej.

— Dobry Boże — mówi ktoś z tyłu — przecież to ponad sześć kilometrów.

— Tego nie zdołamy przejrzeć przez dwa lata.

— No tak — przerywam — ale strzał czołgowy nie był w stanie rozbić lodu, a poza tym na dnie nie ma żadnych pojazdów, więc między bajki można włożyć te opowieści...

Jeden z Rosjan podnosi się z miejsca.

— Dlaczego mamy nie wierzyć naszym czołgistom? Jak

mówili, że widzieli tylko wozy konne, to były tylko wozy konne. Jeśli strzelali, to na pewno strzelali, bo na wojnie kiedy nieprzyjaciel ucieka, to się do niego strzela. I tak musiało być. Jeśli więc zdołali coś zatopić, to nie pod drugim brzegiem, ale właśnie tutaj, dwa kilometry od Kadyn. I tu trzeba szukać do końca. Jeśli nic w wodzie nie będzie, to znaczy, że nic nie utonęło. Ustalmy więc rejon, w którym jutro szukamy.

Wychodzę na powietrze. Podchodzi do mnie jeden z ludzi zajmujących się sprawami kwatermistrzowskimi.

— Znów zebranko? — pyta. — Oni tam mają obsesję na punkcie tej Bursztynowej Komnaty. Niech pan popatrzy, rozbili Niemców, trupa Hitlera spalono w ognisku z benzyną, a potem całe pociągi fabryk wywozili na Wschód, odebrali im wszystkie zrabowane rzeczy, a tej cholernej Komnaty nie mają do dziś. To plama na honorze. Oni nawet robią u siebie kopie tej Bursztynowej. Dokładną... A na tamtą, prawdziwą, zacięli się... Słyszał pan dzisiaj przez radio... O tym się cały czas mówi...

Na podwórze wjeżdżają dwie taksówki z warszawską rejestracją. Przyjechała ekipa telewizyjna filmować prawdziwe życie harcerzy na wakacjach.

— Rany Boskie, ile kosztuje taki kurs taksówką — mówi jeden z kucharzy.

— Będziemy dziś robić za małpy — ktoś woła.

Młodzież maszeruje, młodzież śpiewa, młodzież przy namiotach — niedobrze się robi od tej sztampy. Idę do portu.

Po drodze spotykam na piwku jednego z ludzi pracujących na przystani jachtowej. Zaczyna opowiadać mi historię tego rejonu. — To wszystko jest bardzo zagmatwane. Otóż Rosjanie weszli do Kadyn w styczniu, do Fromborka w lutym, a do Braniewa, które leży pod ruską granicą, w marcu. I właśnie tam był kocioł. Te wszystkie legendy o potopionych czołgach to bzdura. Po wojnie

stało na brzegu trochę sprzętu, coś tam było w wodzie, ale to wydobyli ratownicy z Gdańska. A prawdziwa ewakuacja miała miejsce z rejonu Braniewa i Mamonowa. To jest już za ruską granicą. Tam był dopiero kocioł.

Przypomina mi się specjalistyczna publikacja MON-u o wojskach niemieckich. Czego tam nie było... 349 dywizja grenadierów ludowych zniszczona w kotle w rejonie Mamonowa (Heiligenbeil), 541 dywizja grenadierów ludowych — rozbita w kotle w rejonie Mamonowa, 299 — rozbita, 18, 548 i tak dalej, i dalej.

— Kiedy pękła niemiecka obrona, to oni zjeżdżali po balach na lód i gnali na drugi brzeg Zalewu, a tam znów leżały przygotowane pomosty...

— A coś tam utonęło?

— Rosjanie bombardowali z powietrza, a Niemcy w powstałe przerębble rzucali belki, żeby łatwiej zamarzały, bo była silna zima... Pyta pan, czy coś tam utonęło? Z pewnością trochę ludzi i nieco pojazdów poszło na dno, ale jaka to dywizja... Chodź pan ze mną do portu.

Stajemy na końcu starego, przedwojennego mola. Za nami wyładowuje się z taksówki ekipa telewizyjna.

— Widzi pan rejon Braniewa? Tam woda ma dwa, góra trzy metry głębokości. Jeśliby coś poszło na dno, to musiałoby wystawać, a jak wystawało, to szybko po wojnie wydobyto ten złom, bo przeszkadzał w żegludze.

— Skąd więc opowieść o tej dywizji?

— Bo to było inaczej. Rosjanie rozbili na lodzie trochę pojazdów, przeważnie wozów konnych i ciężarówek. Stały tam do wiosny, aż lód stopniał, i poszły na dno. To wszystko.

Telewizja zaczyna filmować. Jeden z harcerzy mówi mi, że podobno nie telewizja, a kronika filmowa, co nie zmienia faktu, że inscenizacja jest paskudna. Harcerzyki śpiewają, przebierają się w stroje nurkowe, wypływają łódką dziesięć metrów od mola i próbują nurkować.

Kamera pracuje. I wreszcie, kiedy wydaje się, że wszystko zakończy się bez problemów, zaczyna topić się jeden z młodych, początkujących płetwonurków. Koledzy skaczą do wody, przytrzymują go... Zrzucają pas z ciężarkami. Chłopak leży na plecach tuż przy burcie okrętu, do którego go podholowano...

— Niech to jasna cholera — mówi stojący koło mnie sierżant — to, że utopili te ciężarówki, to nic, ale taką klamrę od pasa utopić... Jak ja ją teraz z mułu wyciągnę?

*

Wieczorem sojusznicy oglądają video. W miejscowym kinie niewiele ciekawych filmów, za to w świetlicy mogą zobaczyć sporo pozycji rozrywkowych. Siedzą więc tam kamieniem.

Podchodzi do mnie bardzo piękna harcerka, pani Kaśka, w której podkochuje się połowa obozu i daje mi numer *Expressu Wieczornego*. Z artykułu pt. *„Czy nowy ślad Bursztynowej Komnaty?"* wynika, że do muzeum bursztynu w NRD nadeszło kilka anonimowych listów, których autor podobno wie, gdzie jest ten skarb, ale postawił warunek, że pokaże kryjówkę, gdy *osiągnięte zostanie międzynarodowe porozumienie o jej prezentacji*. Na końcu uwaga, że obecnie ludzie boją się kary za ukrywanie informacji przez czterdzieści lat. W związku z tym zapewnia się autora listów, że nie grozi mu żadna kara.

Za parę tygodni okaże się, że w czasie gdy zbierałem materiały do tego reportażu, warszawska milicja kończyła poszukiwania mężczyzny, który bez zgody jakiegokolwiek urzędu założył Światowy Komitet Poszukiwań Bursztynowej Komnaty. Był drukarzem, miał podstawowe wykształcenie i tytuł doktora, bo za sześćdziesiąt pięć dolarów kupił w angielskiej firmie patent *„doktora kultury"*. Potem pisał do różnych instytucji, ambasad, muzeów

i banków. Zrobił nawet sobie liczne pieczątki, w tym kilka cyrylicą. W końcu w Domu Kultury Radzieckiej zorganizował konferencję prasową, na której tak omamił dziennikarzy, że nawet PAP rozesłała informację do gazet.

Konferencja odbyła się w czerwcu, jeszcze przed fromborską wyprawą, możliwe więc, że wiele osób łączyło obie sprawy. Prezydent, jak się sam tytuował, Światowego Komitetu, uzyskał nawet zgodę resortu leśnictwa na kopanie w lasach i pertraktował z wojskiem w sprawie pomocy w poszukiwaniach.

Pisały do niego dziesiątki osób, w tym wielu młodych poszukiwaczy przygód. Wpadł przypadkiem, bo dobrał sobie zbyt młodą „sekretarkę", której matka zaczęła podejrzewać oszustwo i zawiadomiła milicję... Później niektórzy będą twierdzić, że chciał z zachodnich banków wyciągnąć forsę na poszukiwania...

W obozie robi się coraz ciszej, tylko ze świetlicy dobiegają salwy śmiechu. Oglądają właśnie „*Akademię policyjną*".

Chcę iść do namiotu, ale woła mnie Wasilij Zacharczenko: — Chodź do mnie, kochany, to pogadamy.

Przez kwadrans mówimy o miejscach, w których mogła być schowana Komnata. O Sudetach, o terenie Czech, o Austrii.

— Na pewno żyją ludzie, którzy wiedzą, gdzie ona jest, ale nie chcą nam powiedzieć.

Potem rozmawiamy o Kochu, który zdaniem Rosjan dobrze wiedział, co się stało z Komnatą, ale mimo że poznał w więzieniu nasz język, mimo że mu darowano karę śmierci, nie zdradził się z tym do końca.

— A słyszeliście — pytam Zacharczenkę — o firmie, która nazywała się Uralskie Szachty Metali Nieżelaznych, Oddział w Kowarach?

Tylko się uśmiecha.

Przed laty spotkałem na Śląsku człowieka, który opo-

wiadał mi, że po wojnie pracował w takiej firmie. Szukała ona uranu w różnych rejonach Polski i Czechosłowacji. To była uboga ruda, ale wówczas opłacało się ją eksploatować. Potem, gdzieś za Uralem znaleziono dziesięciokrotnie bogatsze złoża i w Polsce zaprzestano wydobycia. Do pewnego czasu jednak urobek wkładano do metalowych beczek, przewożono samochodami do Legnicy i tam ładowano do samolotów. — Wie pan — opowiadał mi kiedyś jeden ze starych, polskich inżynierów — że tam pracowali ludzie z Podhala, górale, którym zależało na forsie. Liczono im, jak za akord. Przy wyjściu ze sztolni zainstalowano liczniki, które badały zawartość urobku. Górale ładowali w rękawice ochronne najbardziej radioaktywne kawałki rudy i przykładali je do liczników, żeby głośniej tykały. Jest tam więc dzisiaj mały cmentarz nieuświadomionych ludzi z Podhala...

Opowiadam Zacharczence o pierwszym moim rozmówcy ze Śląska.

— Dowiedziałem się od niego, że natrafili na ślady prac koncernu Kruppa z lat trzydziestych. Podobno Krupp szukał uranu i kuł różne sztolnie. Po wojnie wiedziano mniej więcej, ile tych sztolni było, to znaczy ile wykuto, ale nie orientowano się, gdzie one są, szukano więc w terenie. Wpuszczano do nich różne przyrządy i badano stopień promieniotwórczości. I wie pan, że liczba tych sztolni nie zgadzała im się. Była znacznie mniejsza.

Zacharczenko kiwa głową. On też słyszał opowieść o tym, że Niemcy, gdzie tylko mogli, ukrywali przed końcem wojny różne dobra. A potem zasypywali wejścia. Mogli tak postąpić również ze sztolniami Kruppa.

— Może w którejś z nich leżą skrzynie z Bursztynową Komnatą? — kończę swój wywód.

— To też możliwe, bo morzem mogła ona dopłynąć powiedzmy do Rostocku, a potem koleją na Śląsk czy też do Czech. Takie ewentualności bierzemy pod uwagę.

— W Polsce pisano o kilku miejscach ukrycia skrzyń...

— Wie pan, to jest zdumiewające. W gruncie rzeczy żadnego skarbu kultury nie szuka się tak, jak tego. Ta Bursztynowa Komnata staje się niemal metafizyczna. Niech pan na to tak spojrzy — było to niesłychanie oryginalne dzieło sztuki o wielkiej wartości. I naraz, niemal na oczach wszystkich zniknęło. Bez śladu. Szukają tysiące ludzi — bezskutecznie. I wiemy, że ona gdzieś musi być, ba, niemal fizycznie czujemy, że jest — a jednak jej nie ma. Gdyby się spaliła, sprawa wypłynęłaby wcześniej czy później, bo nie byłoby sensu ukrywania tej wiadomości. A tak...

— Czy słyszał pan — zastanawia mnie — o dziele sztuki większej wartości niż ta Komnata?

— Skąd. W czasach gdy oceniano ją na ponad pięćdziesiąt milionów dolarów, za obrazy impresjonistów płacono najwyżej pięćdziesiąt tysięcy. Nawet za Giocondę da Vinci czy za Madonnę Rafaela zapłacono by wtedy, gdyby oczywiście była na rynku, pięć może dziesięć milionów...

Polski przedwojenny okręt podwodny „Orzeł" kosztował niewiele ponad milion dolarów. Za Bursztynową Komnatę można więc było kupić prawie pięćdziesiąt takich okrętów. Mówię o tym Zacharczence...

— Sam pan więc widzi. Musimy jej szukać, musimy!

Dalsze rozważania przerywa nam przybycie pani Ani, nowej pielęgniarki.

— Posiedzisz na obozie kilka dni, to potem na widok ładnej kobiety szczęka ci opadnie — mówił Borys. I miał rację, bo męska część ekipy wynajduje teraz najrozmaitsze choroby i biega po lekarstwa.

*

Po śniadaniu wybucha mały spór. Wszyscy chcą płynąć

i wówczas, żeby nie wpakować się na mieliznę, załoga uruchamia echosondę. Coś tam terkocze, coś klekocze, a pisak rysuje na przesuwającej się taśmie całe mnóstwo kropek. Jeden z marynarzy odczytuje głębokość... Tak płyniemy przez dziesięć minut. Potem zatrzymujemy maszyny i przesiadamy się na łódkę.

Mija kolejny kwadrans i jesteśmy w trzcinach. Do wody wchodzi trzech ludzi: Diadia, Igor i Włodzimierz. Zostaję w łodzi z żołnierzem obsługującym motor. Jest też radziecki fotoreporter, który tak się miota, pstrykając rolkę za rolką, że łódź niebezpiecznie przechyla się na burtę.

— Dla kogo robisz tyle zdjęć?

— Dla siebie — odpowiada i zaraz wyjaśnia, że jest w zasadzie samodzielnym fotografikiem. W Związku Radzieckim można tak pracować tylko w Moskwie. Poza nią trzeba być zatrudnionym na etacie.

— I co zrobisz z tymi zdjęciami?

— O... jest wiele pism, wiele wystaw, wydajemy też albumy... ludzie są ciekawi takich spraw.

Z wody dobiega radosny krzyk. Diadia znalazł miejsce z karabinami. Wyciąga ich coraz więcej. To zwykłe mauszery 98, ale tak skorodowane, że z niektórych tylko lufa ocalała. I co ciekawe — nie ma śladu po drewnie. Z reguły bagno konserwuje, a tutaj szlam, w którym leżą, wyżarł wszystko, co się dało.

— Popatrz — woła Włodzimierz — te karabiny mają pokręcone lufy.

Rzeczywiście. Część z nich jest powyginana, jakby na skutek wybuchu. Szukają nadal, brodząc już po szyję w wodzie. Wyciągają jakieś kawałki blach, kontakty, znów karabiny. Nieoczekiwanie wydobywają pocisk przeciwpancerny. Potem drugi, trzeci... To siedemdziesięciopięciomilimetrowe naboje do dział. Niektóre z łuską, inne bez, są też same łuski, w których widać laski prochu.

— Zobacz, znalazłem kolorową deskę — mówi Diadia i wyciąga kawał poszycia samolotu.

Po godzinie mamy już w łodzi skład metalu, sklejki i kabli. Cichcem, kiedy ci z wody niczego nie widzą, wyrzucam mniej interesujące rzeczy za burtę. Nasz żołnierz i fotoreporter konfidencjonalnie kiwają głowami, z aprobatą przyjmując każdy cichy plusk.

— Mam coś ciężkiego — woła Igor.

Wszyscy skupiają się w jednym miejscu. Próbują ruszyć. Bez skutku. Biorą wiosło. Potem metalowy pręt. Nie dają rady. Diadia znika pod wodą.

— To najprawdopodobniej silnik — mówi po paru minutach — jest długi, to znaczy rzędowy.

— Moi panowie, to jakiś dziwny samolot — stwierdza fotoreporter.

Okazuje się, że najpopularniejszą maszyną w lotnictwie niemieckim był Junkers 52 — trzymotorowy, o metalowej konstrukcji. Ale po pierwsze, miał tak zwane silniki gwiaździste, po drugie, pokryty był blachą falistą, a po trzecie, mało w nim było drewna. Takich maszyn, jaką znaleźliśmy, w zasadzie Luftwaffe nie miała.

— To może nie niemiecka, a ruska maszyna — wyrywa się żołnierzowi.

— Niemożliwe, bo nie ma tu sprzętu radzieckiego, tylko niemiecki. — I znów zaczyna się dyskusja, ponieważ ktoś zauważa, że absurdem było transportowanie pod koniec wojny zwykłych karabinów i pocisków przeciwpancernych.

— Niemcy nie mieli paliwa do swoich myśliwców, to angażowaliby transportowiec do wożenia złomu?

Jak było, nikt nie wie. Jedno jest pewne, karabiny mamy w łodzi.

— A może to nie jest niemiecki samolot w służbie Luftwaffe — zastanawiam się — może to powiedzmy holenderski Fokker albo też francuski, zdobyczny.

Nikt nie ma zdania na ten temat. Próbują więc jeszcze raz wydobyć silnik, żeby odczytać napisy na tabliczkach znamionowych. Mijają dwie godziny. W końcu rezygnujemy i wracamy do KR. A tam załoga śpi na słońcu.

Po pół godzinie wracamy do domu. Diadia zaczyna zastanawiać się, w jaki sposób maszyna znalazła się w wodzie.

— Może wpadła — podpowiada Igor.

— W zimie? — mówi Włodzimierz. — To bzdura.

— No, to może wylądowała na lodzie, była przestrzelana, może nastąpiła jakaś eksplozja, a resztki zapadły się wraz z topniejącym lodem.

— To prawdopodobne — sumuje Diadia — bo miejscowi mówili, że z tego samolotu po wojnie można było jeszcze jakieś rzeczy zabierać.

Schodzimy do dziobowej kajuty, gdzie układamy się na czterech kojach. Szum jest usypiający.

— Wstawać chłopaki — ktoś woła — znów jesteśmy na sieciach.

Tym razem udaje się szybciej i to bez wchodzenia do wody. Znów płyniemy, tym razem ku Kadynom. W dali majaczy szara sylwetka BGK. Przez lornetkę widać, że do okrętu podpływają łodzie z płetwonurkami. Po dziesięciu minutach jesteśmy przy nich.

— Macie coś?

Przeczący ruch głową. Przez burtę nad nami wychylają się zaciekawione harcerskie głowy. Zainteresowanie skupia się na naszej kupie złomu. To przynajmniej coś jest, bo ich jedyne trofeum, jak sami mówią, to śmierdzące włosy.

*

W obozie jeden z naszych oficerów opowiada, że dzwoniono z WOP-u z zapytaniem, czy lądował u nas radziecki

śmigłowiec, gdyż okoliczna ludność opowiada, że Ruscy znaleźli Komnatę i wywieźli ją do siebie.

Zacharczenko śmieje się, ale widać, że część radzieckiej ekipy jest rozczarowana i zdenerwowana.

— Tyle energii na nic — mówi jeden z nich — dwa okręty, stu ludzi i żadnego efektu. Jedynie te karabiny...

— A jak z waszym nurkowaniem — pytam — ile jeszcze macie do obrobienia?

— W zasadzie już wszystko zrobiliśmy, co było założone.

Idziemy na obiadokolację, po której dowiaduję się, że cała ta ekspedycja popłynie za dwa tygodnie na Wyspy Brzozowe w Zatoce Fińskiej. Podobno są tam zatopione niemieckie baraki transportowe, którymi wojsko uciekało przed Armią Czerwoną.

— Tam trzeba się spieszyć, bo w sierpniu woda staje się chłodna i są silniejsze wiatry.

Nie wiedzą jeszcze, że czeka ich zadośćuczynienie za niepowodzenia w poszukiwaniach Bursztynowej Komnaty. Koło Wysp Brzozowych nie znajdą wprawdzie barek, ale za to natkną się na olbrzymi kadłub rosyjskiego pancernika „*Gangut*" o wyporności dziesięciu tysięcy ton, który zatonął w 1897 roku po nadzianiu się na podwodne skały w trakcie prowadzonych ćwiczebnych strzelań.

W Związku Radzieckim będzie to szeroko komentowane wydarzenie, „*Gangut*" bowiem zostanie odnaleziony dokładnie w sto lat od chwili położenia jego stępki w stoczni. Pancernik tonął przez pięć godzin. Wszyscy się uratowali i wyniesiono wiele przedmiotów, ale główne, wielkie dziobowe, trzydziestocentymetrowe działo do dziś tkwi nad pokładem.

Jak się później dowiedziałem, nie wydobyto „*Ganguta*", choć leżał stosunkowo płytko, na głębokości trzydziestu dwóch metrów, prawie na stępce, zaledwie prze-

chylony dwadzieścia stopni na burtę. Pancernik umiejscowiony echosondą został odkryty przez polskiego nurka, który także odczytał nazwę, zresztą błędnie, bo pisana była starorosyjskim alfabetem.

Nikt jeszcze nie wie, dokąd uda się przyszłoroczna wyprawa. Niektórzy mówią, że powinna wrócić w okolice Fromborka, żeby dokładnie zbadać dno Zalewu i szukać jeszcze w pobliżu Braniewa, bo tam na dnie mogą znajdować się jakieś małe pojazdy.

— A może warto pojechać znów nad Resko — mówi szef Moany.

— Lepiej spróbujemy w okolice Wału Pomorskiego. Tam nasi otoczyli resztki czterech dywizji i Niemcy coś topili w jeziorach.

— Jedźmy na Resko, tam musi gdzieś być ładunek Dorniera. A poza tym są małe samoloty...

— Panowie — wtrąca się jeden ze starszych harcerzy — a może by tak w okolicach Kołobrzegu poszukać resztek floty rosyjskiej, która w czasie wojny siedmioletniej blokowała twierdzę?

Zaczyna się dyskusja, z której wynika, że w Polsce w różnych jeziorach, zalewach i rzekach spoczywają dziesiątki różnych pojazdów i samolotów.

*

Minęły kolejne dwa bezowocne dni. Wszyscy są już zmęczeni. Rano odjechali harcerze. Teraz rusza autokar z ekipą radziecką. Obóz pustoszeje...

Wsiadam i ja do samochodu. Diadia żegna mnie:

— I popatrz, takie siły i środki, a mamy samo błoto...

Ruszam do Warszawy. W Elblągu biorę benzynę. Na ladzie kiosku Ruchu wyłożono lokalną prasę. Zauważam tytuł: „Gdzie ukryto skrzynie z Bursztynową Komnatą?".

No właśnie — gdzie?

Helena Kowalik

LOT PO OSTATNIEJ PROSTEJ

Powiedział do kogoś, kto stał obok: — Spróbujmy teraz, robaczku. — Po chwili Józef Menet, pilot oblatywacz pierwszej klasy, był już w powietrzu.

Pilotowany przezeń sportowy samolot typu ULM przeleciał nad miejscem startu. Pilot dodał gazu i wtedy ULM-a nieoczekiwanie pochyliła się około piętnastu stopni. Po zredukowaniu obrotów silnika AKKA, bo tak konstruktor nazwał ten egzemplarz, raptownie zaczęła nurkować. Silnik zgasł, maszyna traciła prędkość, przekręcała się na plecy, potem z pleców na ogon i runęła na ziemię.

Gdy podbiegli, znany oblatywacz żył jeszcze tylko dziesięć minut.

Zginął na lotnisku Aeroklubu Krosna, na oczach konstruktora AKKI, Stanisława Koziczyńskiego, obywatela szwedzkiego.

W polskiej ambasadzie w Sztokholmie na sylwestrowym balu, którym witano rok 1984, było kilku Polaków z powojennej emigracji — obywateli szwedzkich, reprezentujących świat biznesu. Do nich zwrócił się wznoszący toast za pomyślność swego kraju radca handlowy, Henryk Jędrzejewski. Zaapelował, aby jeśli mogą, pomogli Polsce, nękanej restrykcjami Reagana. Jeden z gości,

Stanisław Koziczyński, reprezentujący dwuosobową spółkę Stanko Bil Beàt Värme (montowanie i sprzedaż samolotów sportowych oraz inne usługi), wziął sobie, jak mi się później zwierzał, tę prośbę do serca. Postanowił poszukać w ojczystym kraju fabryki, w której mogłyby być produkowane elementy do motolotni sportowych. Nie od razu penetracja podpowiadanych adresów została uwieńczona sukcesem. Nie wyszła współpraca z Polskimi Zakładami Lotniczymi w Warszawie. Kolejnego kandydata Stanisław Koziczyński znalazł na drugim końcu Polski, w Krośnie. Były to Lotnicze Zakłady Produkcyjno-Naprawcze Aeroklubu PRL.

Pojawienie się Szweda w fabryce przyjęto tam entuzjastycznie. Wiele nadziei wiązali z nim młodzi inżynierowie, których nie satysfakcjonowało wyłącznie łatanie sprzętu Aeroklubu; chcieli poznać nowe technologie. Uszczęśliwiony wyborem właśnie tej fabryki był również dyrektor zakładu Kazimierz Ginalski, fanatyk lotnictwa, niegdyś pilot, jak wszyscy pracujący w tym zawodzie, zarażony bakcylem zbudowania czegoś, co wbrew naturze wzniesie się w powietrze.

Nikt w Krośnie nie znał Szweda, nie wiedziano, jakim partnerem jest spółka „Stanko", którą reprezentował, dlatego w fabryce odetchnęli z ulgą, gdy do wstępnych rozmów z zagranicznym kontrahentem włączył się attaché handlowy polskiej ambasady w Szwecji, radca Jędrzejewski, serdecznie polecając klienta.

Rozmowy trwały już kilka miesięcy (obie strony ostrożnie mierzyły siły partnera), gdy latem 1985 roku Stanisław Koziczyński przywiózł do Krosna model motolotni i część dokumentacji. Jego oferta brzmiała następująco: fabryka zrobi dwadzieścia dziewięć kompletów elementów konstrukcji skrzydeł (motolotnia była pomyślana tak, aby montował ją nabywca), za każdy komplet otrzyma 92 500 złotych. Skrzydła są pewną modyfikacją mode-

lu ULM-a Tierra II (będącego własnością Szweda), który nie sprawdził się w locie, doszło do wypadku. Stanisław Koziczyński wyjaśnił, że po tej katastrofie postanowił nie sprzedawać konstrukcji, lecz zachować ją, zmieniając niektóre elementy tak, aby można je było produkować wyłącznie w Polsce, z zastosowaniem polskich materiałów i nie używanego dotychczas na Zachodzie stopu aluminium PA-4. Postawi to spółkę „Stanko" — wyjaśnił — w wygodnej pozycji monopolisty i zapewni sprzedaż w Szwecji i w innych krajach dwóch tysięcy sztuk motolotni jeszcze przed ich wyprodukowaniem.

Mimo tak nęcących perspektyw start zaczyna się z perturbacjami. Zdradzają to zwłaszcza dalekopisy pilotującego sprawę radcy Jędrzejewskiego. Kilkakrotnie monituje on „Uniwersal", przedsiębiorstwo handlu zagranicznego w Warszawie, które pośredniczy w zawarciu kontraktu firmy „Stanko" z zakładami w Krośnie.

„Jesteśmy zaskoczeni Waszym stanowiskiem, gdyż sądząc z zaproszenia pana Koziczyńskiego na rozmowy do Polski w dniach 18—21 listopada, miał on prawo przypuszczać, że dojdzie do podpisania kontraktu, zwłaszcza że jest zakład gotowy do podjęcia produkcji. Nie rozumiem, po co potrzebujecie opinii z PZL. Przecież LZPN w Krośnie nie należą do Zrzeszenia PZL i nie wchodzi tu w grę żadna polska konstrukcja. Poza tym klient ma swoje bardzo złe doświadczenia z kontrahentem w PZL i to nie tylko w sprawie lotni. Przecież na poprzedni model lotni PZL nie potrafił przez kilka miesięcy przedłożyć oferty i dlatego produkcja została uruchomiona w innych krajach".

Stanisław Koziczyński też daje wyraz swojej irytacji: „Miałem prawo przypuszczać — «dalekopisuje» do Uniwersalu — że pracownicy wytypowani do przeprowadzenia pertraktacji byli do sprawy przygotowani i znali podstawę prawną do swojej działalności, ale jak wynika

z sytuacji, było to tylko przypuszczeniem z mojej strony i jeszcze jednym narażeniem na koszty. Sprawa jest o tyle przykra, że proponowany termin ewentualnego sfinansowania rozmów wchodzi w rok 1986, czyli przekracza granicę rocznego planowania w Polsce i uniemożliwia realne nawiązanie współpracy ze względu na to, że zakład w Krośnie, nie będąc pewnym, czy dojdzie do sfinalizowania umowy, nie może się zobowiązać do ponoszenia kosztów zakupienia materiałów i surowców (...) Zakłady w Krośnie są małym zakładem i każde niepotrzebne zaangażowanie środków odbije się na efektach ekonomicznych całej załogi, co prowadzi do zniechęcenia we współpracy. Proszę o szybką odpowiedź, czy mam kontynuować sprawę, czy zerwać rozmowy. St. Koziczyński".

Niezbyt chętna temu kontraktowi pani radca z „Uniwersalu" przełamała w końcu swoje wątpliwości, które wynikały głównie z braku informacji o Szwedzie, jego spółce i koncie.

Trzydziestego grudnia 1985 roku Stanisław Koziczyński i Kazimierz Ginalski zawarli umowę na wykonanie dwóch kompletów elementów do samodzielnego montażu. Fabryka w Krośnie miała na tym zarobić pięć tysięcy dolarów. Strona szwedzka, zobowiązując się do dostarczenia dokumentacji, zastrzegła, że przy wykonywaniu serii informacyjnej konieczna będzie częsta obecność konstruktora Stanisława Koziczyńskiego. Termin odbioru został określony na trzy miesiące od daty dostarczenia przez Szweda do LZPN Krosno niektórych materiałów. W umowie zaznaczono, że strona szwedzka ponosi odpowiedzialność za jakość konstrukcji, a także z tytułu naruszenia praw własności przemysłowej osób trzecich. Firma „Stanko" zobowiązała się ponadto, że w dwa tygodnie po podpisaniu kontraktu uzyska polisę ubezpieczeniową od odpowiedzialności z tytułu „product liability" (za szkody w mieniu i osobie), wystawioną na rzecz

Uniwersalu i producenta. Warunki polisy miały być uzgodnione przez strony kontraktu po uprzedniej ich akceptacji w „Warcie".

Z wolna robota zaczęła się jakoś rozkręcać. Stanisław Koziczyński zadomowił się w fabryce; dyrektor oddał mu do dyspozycji pokój gościnny i abonament do fabrycznej stołówki. Zakładowi specjaliści spięli się nad zadaniem, dodatkowo utrudnionym, ponieważ konstruktor przywoził tylko fragmenty dokumentacji, i to, jak oceniali, zrobionej bardzo po amatorsku. Poza tym trzeba było ją dostosować do materiałów, możliwych do zdobycia w Polsce. Każda zmiana wymagała atestacji w Szwecji.

„Krosno" miało też kłopoty z dotrzymaniem uzgodnionych terminów. Fabryka musiała zamawiać specjalne rury w hucie, tej zaś nie opłacała się produkcja w ilościach nie obliczanych na tony. Małemu zakładowi trudno było się dostać do centralnego rozdzielnika, w praktyce okazywało się to prawie niemożliwe. Rozmowy techniczne z kontrahentem też chyba nie toczyły się gładko, skoro do Sztokholmu szły z Krosna dalekopisy tej treści: „Pana odpowiedź nie pozwala na wprowadzenie pełnej korekty zamówień złożonych w Hucie w Kętach. Prosimy o uzupełnienie informacji (...) Ze względu na konieczność wprowadzenia zmian w złożonych już zamówieniach, proszę o szybką odpowiedź — dyr. Ginalski".

Radca handlowy do „Uniwersalu": Pan Koziczyński poinformował nas, że sprawa produkcji motolotni utknęła z powodu braku potwierdzenia walcowni na dostawę rur do produkcji pierwszej serii informacyjnej w liczbie 25 sztuk. Prosimy o podanie, jaka jest łączna waga zamówionych rur. Proszę również o informacje z kim z PHZ „Uniwersal" zakłady rozmawiały w sprawie eksportu tych samolotów, gdyż zamierzamy się włączyć do pomocy w uzyskaniu potrzebnych rur".

Również w samych LZPN w Krośnie pojawiły się

pierwsze nieporozumienia. Nie były to jeszcze pretensje artykułowane wprost, ale ich pożywką stało się pokonywanie dwóch trudności: z jednej strony kłopotów fabryki w zdobywaniu materiałów do produkcji, z drugiej liczne zmiany w dokumentacji, wprowadzone przez konstruktora.

Rok później Kazimierz Ginalski zeznał przed prokuratorem: „W złożonym przez nas egzemplarzu Koziczyński wprowadził około 30 procent zmian. Pierwowzór nazywał się TIERRA. Wiadomo mi, że jakaś TIERRA miała w Szwecji wypadek: doszło do uszkodzenia w locie skrzydeł. Z tego powodu w 1986 r. wykonaliśmy dwadzieścia osiem kompletów nowych skrzydeł. To był oddzielny kontrakt. Nowy aparat w całości składany w Krośnie, różniący się konstrukcyjnie od TIERRY, otrzymał nazwę AKKA. Oprócz skrzydeł były też zmiany w kadłubie, w zawieszeniu silnika, w stateczniku poziomym.

Przedstawiciel firmy szwedzkiej nie życzył sobie wykonywania produkcji pod nadzorem państwowej inspekcji lotniczej. Przystałem na to, bo od wielu lat nasz zakład prowadzi naprawę samolotów węgierskich też bez takiego nadzoru. Po wywiązaniu się z umowy wykonujemy loty próbne przez osobę z uprawnieniami pilota doświadczalnego".

Stanisław Koziczyński wyjaśnił, że wszelkie zmiany w dokumentacji spowodowane były wyłącznie chęcią wprowadzenia jak największej liczby materiałów polskiego pochodzenia. Dyrektor Ginalski miał jednak na ten temat inne zdanie — przypuszczał, że Szwedowi chodziło głównie o zatarcie śladów prawdziwego autorstwa konstrukcji. W tych podejrzeniach utwierdzał go artykuł w „Skrzydlatej Polsce", w którym model szwedzki TIERRA przedstawiono z komentarzem, że jest to dwumiejscowy ULM konstrukcji zakładów Teratorn Aircraft w USA z 1984 roku.

Ale te spory i domysły wyjdą na jaw dopiero po tragicznym wypadku na lotnisku w Krośnie. Na razie Szwed ponagla teleksami, denerwuje się, że terminy wysyłki skrzydeł są przesuwane z tygodnia na tydzień. W czasie kolejnej obecności w Krośnie wybiera się z dyrektorem Ginalskim do Zakładów Metali Nieżelaznych w Kętach i ostatecznie zaklepuje tam dostawę rur do Krosna. Coraz głośniej narzeka, że wszyscy, począwszy od dyrekcji, a na robotnikach kończąc, chcą go oskubać z koron. Umowy jednak nie zrywa.

Również fabryka w Krośnie nie zamierza zrezygnować z kontraktu. Polaków pociesza myśl o rozwoju produkcji eksportowej przynoszącej dewizy. Perspektywa wysłania w świat rocznie tysiąca motolotni podsuwa im w wyobraźni nowy rozdział w życiu małej fabryki i jej załogi. Spore konto dewizowe. Delegacyjne wyjazdy na Zachód. Większe zarobki. Dyrektor marzy o uruchomieniu drugiej zmiany, utworzeniu zespołu gospodarczego. Ani przez chwilę nie wątpił, że dadzą sobie radę z problemami technologicznymi — wszak wyremontowali kilka tysięcy szybowców, kilkaset samolotów niekiedy tak poharatanych, że właściwie trzeba było je budować od nowa. I nigdy nie spotkali się z reklamacją...

*

Wreszcie nadszedł dzień, gdy dwa komplety skrzydeł można było zapakować i wysłać do Sztokholmu, by uzyskać atestację. W napięciu oczekiwali na wyniki. Po tygodniu nadszedł od Koziczyńskiego telegram: „Wszystkie próby wypadły pozytywnie. Jak tylko uzyskam dokumenty zatwierdzające, niezwłocznie przylatuję. Proszę przygotować umowę o kooperacji. Proszę również kontynuować wykonanie kolejnych zamówionych kompletów skrzydeł w ustalonym terminie. Łączę pozdrowienia

i podziękowania dla zaangażowanej załogi za współpracę i terminowe wykonanie prototypowych skrzydeł, które wytrzymały wszystkie próby".

Termin wykonania skrzydeł wyznaczono na połowę maja 1986 roku.

I znów fabryce nie udało się go dotrzymać. Na początku sierpnia radca Jędrzejewski zawiadomił „Uniwersal": „W związku ze znacznym opóźnieniem przez LZPN Krosno realizacji kontraktu na wykonanie elementów skrzydeł lotni motorowych, które miały być gotowe 14 maja, a z których dostarczono tylko połowę, co przyniosło importerowi znaczne straty, oraz brakiem postępu w uruchomieniu produkcji dwóch prototypowych zestawów do samodzielnego montażu motolotni uważam, że dla realizacji takiego kontraktu, jak i dalszych w tym zakresie, „Uniwersal" powinien znaleźć innego wykonawcę".

Jednakże poszukiwania innego producenta czynione przez Koziczyńskiego nie przyniosły żadnych efektów. Szwed pretensje wyciszył i zawarł w „Uniwersalu" z Zakładami Lotniczo-Naprawczymi pięcioletni kontrakt. Spisano trzynaście punktów. Między innymi firma „Stanko" zobowiązała się nieodpłatnie dostarczyć kontrahentowi wszelkich informacji technicznych potrzebnych do produkcji, zapewnić nadzór konstruktorski, dokonać odbioru technicznego elementów i nadać im własny numer seryjny. Strona szwedzka przyjęła też na siebie całkowitą odpowiedzialność za konstrukcję i wykonanie.

Uzgodniono, że materiałów niezbędnych do produkcji, a trudno osiągalnych w Polsce, dostarczy Koziczyński. Zapłata za pracę miała nastąpić po dokonaniu odbioru technicznego samolotów, ale przed ich wywiezieniem z Polski. Obie strony zobowiązały się do wzajemnego udzielania sobie pomocy i konsultowania zmian, które mogą wyniknąć w czasie realizacji kontraktu.

LZPN w Krośnie miały odpłatnie wytwarzać części

zamienne jeszcze przez dziesięć lat od dnia zaprzestania produkcji ULM-ów.

Była więc perspektywa dla obu układających się stron na tyle nęcąca, że kontrahenci starali się już nie obrzydzać sobie życia wymówkami o piętrzące się kłopoty, wynikające z codziennych trudności realizowania umowy w warunkach rozstrojonej gospodarki. Ponieważ wykonanie dwóch kompletnych zestawów motolotni nadal się opóźniało, uzgodniono nowy termin na trzydziestego września. Szwed podpisał notatkę, ale zawiadomił „Uniwersal", że wykorzystanie materiałów polskich zmniejszyło się do czterdziestu procent, wobec tego cena jednego zestawu będzie obniżona.

Minął jednakże październik, grudzień i motolotnia nadal nie była gotowa. Tuż przed końcem roku dyrektor Ginalski poinformował swego zagranicznego klienta, że cała ta transakcja już mu się nie opłaca, bowiem w kraju upowszechnia się praktyka kupowania surowców za... tzw. wkład dewizowy. Szwed też niezbyt różowo widział swoje zyski. Ostatecznie panowie postanowili podpisać umowę zobowiązującą „Krosno" do wykonania tylko kolejnych pięciu sztuk motolotni. Termin ich oddania wyznaczono na połowę kwietnia 1987 roku.

Tymczasem Stanisław Koziczyński znów zmienił dokumentację projektową. Tłumaczył to chęcią unowocześnienia przestarzałych elementów modelu. Te ciągłe zmiany, a także nieustanne kłopoty z zaopatrzeniem sprawiły, że gdy po trzech miesiącach Szwed zjawił się w Krośnie, motolotnie nadal nie były gotowe. Po ostrej wymianie zdań w dyrektorskim gabinecie konstruktor zapowiedział, że od tej chwili będzie osobiście pilnował montażu. Ginalski przydzielił mu dwóch zdolnych i zapalonych do technologicznych nowinek inżynierów. Mieli oni tę zaletę, że nie liczyli godzin nadliczbowych ani nie upominali się o zapłatę.

Praca więc posuwała się, choć stosunki Szweda z dyrekcją ochłodły.

W relacji Stanisława Koziczyńskiego wyglądało to tak: „Humor dyrektora wyraźnie pogarszał się w miarę postępu robót. Po dwóch tygodniach wezwał mnie do siebie na rozmowę, podczas której w dość niewybredny sposób interpretował moje zachowanie w zakładzie i zapowiedział, że ograniczy swobodę mego poruszania się na tym terenie. Nie będę ukrywał, że parę razy uznałem za swój obowiązek ingerować w to, co dzieje się na produkcji, zwrócić uwagę na niewłaściwe stosunki technologiczne (...) Od dnia tej rozmowy musiałem szukać pomocy u lekarza z powodu wyczerpania nerwowego".

Kazimierz Ginalski również wspomina ostatnie tygodnie pobytu Szweda w fabryce jako pasmo nieustannej udręki. Zagraniczny gość nazbyt się szarogęsił. Im bliżej było finiszu montażu, tym pogardliwiej mówił o zakładowych specjalistach jako nieukach, polskich bałaganiarzach itd. Na biurku dyrektora przybywało skarg pracowników, którzy poczuli się urażeni złośliwymi uwagami Szweda. Co gorsza, właściciel motolotni nie krył się z takimi opiniami przed osobami spoza zakładu, zawodowo związanymi z lotnictwem.

Z oświadczenia Bogusława S. z Jasła złożonego przed prokuratorem: „Stwierdzenia Szweda wskazywały na to, że p. Ginalski nie znał się na niczym i chyba przez przypadek został dyrektorem takich zakładów. Nie potrafił zorganizować pracy w fabryce i dopiero Szwed uczył ludzi, jak należy wykonywać remonty i produkować samoloty. Szwed dowiedziawszy się, że jestem inżynierem mechanikiem zaczął ironizować, że tacy niby fachowcy są w LZPN, a na blasze aluminiowej przeznaczonej na skrzydła trasują ołówkami, choć w wyniku tego w czasie lotu może nastąpić pęknięcie. Dlatego on musiał

przywieźć ze Szwecji mazaki i wytłumaczyć ludziom, jak ich używać".

W końcu marca 1987 roku ULM był gotowy. Wtedy padła propozycja oblatania go. Kto miał taki pomysł?

Prokuratura w Krośnie zebrała na ten temat sprzeczne zeznania. Stanisław Koziczyński twierdził, że nalegała dyrekcja fabryki. Kazimierz Ginalski stanowczo temu zaprzeczył i opisał zupełnie inny przebieg wydarzeń w dniach poprzedzających katastrofę.

„Gdy AKKA była już złożona i odebrana technicznie przez kontrahenta — napisał w oświadczeniu — zaczął on wywierać na nas nacisk, aby przeprowadzić próbny lot, nie przewidziany w umowie. Podał mi telefony w Warszawie, gdzie mógłbym uzyskać zgodę. Mówił, że ma dojście do Zarządu Ruchu Lotniczego. Ja próbowałem oficjalnie uzyskać takie przyzwolenie i po kilku dniach otrzymałem odpowiedź od zawiadowcy lotniska, że płk W. wyjątkowo udzielił zgody pod warunkiem, że lotem kierować będzie doświadczony instruktor pierwszej klasy. Nie pamiętam, czy mówiłem płk. W., że aparat budowany był bez nadzoru państwowego. Po rozmowie w Warszawie z gen. Władysławem Hermaszewskim, szefem Polskiego Aeroklubu, zapoznanym z całością zagadnienia, wyraziłem zgodę na przeprowadzenie przez płk. Meneta prób w locie, z zachowaniem jak najdalej idącej ostrożności. Moje obawy były tym większe, że zakład nie miał kompletnej dokumentacji złożonego ULM-a. Zwróciłem na to uwagę kontrahentowi i wówczas usłyszałem, że nie ma powodu do niepokoju, bo roboty były wykonywane pod jego bezpośrednim nadzorem".

Po śmierci Meneta zwrócono się o wyjaśnienie do gen. Hermaszewskiego. Odpowiedział, że nie ma z tą sprawą nic wspólnego i żadnych wyjaśnień nie będzie składał. Kazimierz Ginalski wskazał jednak kilku świad-

ków, którzy słyszeli o telefonicznej zgodzie byłego (został on odwołany po tragicznej katastrofie w Krośnie) prezesa Polskiego Aeroklubu na obloty szwedzkiego ULM-a.

Na początku śledztwa zagadką była również obecność Meneta w Krośnie. W przeddzień wypadku Szwed twierdził, że go nie zapraszał i nie wie, dlaczego znany oblatywacz znalazł się pod bramą fabryki. Indagowany o to przez dyrektora Ginalskiego wykręcił się... brakiem czasu na dłuższą rozmowę, bowiem musiał jechać do Urzędu Spraw Wewnętrznych (K. Ginalski przed prokuratorem: „dopiero później dowiedziałem się, że pojechał tam poskarżyć na mnie, że utrudniam mu załatwienie zgody na oblót").

Przed Menetem wsiadł do ULM-AKKA inny oblatywacz — Witold Świadek. Trzeciego kwietnia przeprowadził próbę kołowania i tak zwanych szurów samolotu. Były jakieś targi o zapłatę za tę usługę. Szwed chciał, aby rachunek został przesłany do PHZ „Uniwersal". W zakładzie powtarzano, że miał obsesję na punkcie rzekomego wyciągania mu z kieszeni twardej waluty. W końcu nie zapłacił Świadkowi nawet złotówki....

Pierwsza próba oblotu wypadła źle. Postronni obserwatorzy zgodnie twierdzili, że gdy oblatywacz zmniejszył obroty silnika, AKKA niespodziewanie uniosła się w powietrze na wysokość około dwóch metrów. Pilot zareagował na to zwiększeniem obrotów silnika, co spowodowało pochylenie kadłuba i zadarcie ogona. Gdy Świadek wyrównał pozycję samolotu i obniżył się na wysokość jednego metra, maszyna znów nagle pochyliła się, a następnie z dużą siłą uderzyła podwoziem w betonowy brzeg pasa. Potłuczony pilot (nie przewidując wzniesienia się w powietrze nawet nie zapiął pasów) wysiadł z ULM-a z postanowieniem, że już do niego nie wejdzie, nawet jeśli będzie

naprawiony. Był zaskoczony, że AKKA nie ma świadectwa lotu. Między nim a panem Koziczyńskim powstał spór, czy AKKA jest prototypem, czy też egzemplarzem seryjnym.

Z oświadczenia Józefa Kobaka: „Byłem przy rozmowie Koziczyńskiego ze Świadkiem i Ginalskim. Z wypowiedzi Szweda jednoznacznie wynikało, że jest to samolot produkcji seryjnej, a nie prototypowy. Koziczyński wiele razy twierdził, że ma pełną dokumentację AKKI oraz certyfikat nadzoru szwedzkiego. Nigdy jednak nam ich nie okazał. Z tego też względu nie można twierdzić, czy egzemplarz, który rozbił się w Krośnie, odpowiada w całości egzemplarzowi wyposażonemu przez władze szwedzkie w odpowiednie świadectwo lotu".

Witold Świadek napisał w raporcie: „Podczas zwiększonych obrotów silnika i narastania prędkości zauważyłem, że samolot ma tendencję do nurkowania. Natomiast zmniejszeniu obrotów — po uprzednim rozpędzeniu maszyny — towarzyszyła tendencja do zadzierania. Wykonując kolejno rozpędzanie i zdejmowanie obrotów silnika, niespodziewanie znalazłem się w powietrzu, z tendencją do wznoszenia się. Aby nie wytracić prędkości zwiększyłem obroty, co pochyliło kadłub i nie udało się już tego skorygować sterem wysokości. Natychmiast zredukowałem obroty silnika do minimalnych. Efektu wznoszenia tym razem nie zauważyłem, ale sterami w dalszym ciągu nie mogłem zmienić toru lotu. W konsekwencji nastąpiło dość twarde przyziemienie z uszkodzeniem podwozia".

Koziczyński nie przyjął do wiadomości raportu oblatywacza, więcej nawet: zarzucił mu kłamstwo i oskarżył niemal o sabotaż. Jego zdaniem, samolot był celowo wleczony przez Świadka brzuchem po ziemi aż do momentu rozwalenia śmigła.

Uszkodzoną maszynę naprawiono przed przyjazdem

z Warszawy kolejnego oblatywacza, pilota pierwszej klasy, Józefa Meneta. Szwed przedstawiał go w Krośnie jako swego przyjaciela.

Oblot miał się odbyć w poniedziałek siódmego kwietnia. W niedzielę późnym wieczorem w mieszkaniu Barbary Prinke-Kusiby, instruktora lotniczego, zjawił się zaprzyjaźniony z panem domu Józef Menet wraz ze Stanisławem Koziczyńskim. O tych niespodziewanych odwiedzinach (gospodarze nie znali Koziczyńskiego) Barbara Prinke-Kusiba musiała później opowiedzieć prokuratorowi.

„Rozmowa zaczęła się (zeznanie Barbary Kusiby cytuję według akt prokuratorskich) od zasypania nas przez Koziczyńskiego opisem nieudanego oblotu w piątek. Ob. Koziczyński obwiniał Witolda Świadka zarzucając mu niefachowość, małe doświadczenie i bufoniarstwo. Szwed oświadczył, że konstrukcja ULM-a została naprawiona przy dużych trudnościach ze strony kierownictwa LZPN. Przez cały czas wydawało się nam, że Józef Menet nie był zadowolony z presji, jaką wywierał Koziczyński na nim, aby wykonał oblot. Szwed ujemnie wyrażał się o zakładzie, o fachowości załogi. Krytykował złą organizację pracy i przygotowanie materiałów do produkcji. Zaskoczona byłam z mężem takim naświetleniem sprawy, wyrażanym w dużym podnieceniu, gdyż znam LZPN, bo wykonuję w nich prace zlecone jako pilot i nigdy nie miałam zastrzeżeń do organizacji pracy ani umiejętności załogi".

Siódmego kwietnia rano Józef Menet był już w powietrzu. Przez trzy godziny wykonywał tak zwane loty proste. Gdy wylądował, konstruktorzy zmienili, zgodnie z jego sugestią, kąt zaklinowania silnika. Pilot znowu wszedł do kabiny i pomknął w kierunku słońca.

W pół godziny później spadł z maszyną na ziemię. Transport ciała do Warszawy, a także pogrzeb, stały się

manifestacją wszystkich, dla których latanie jest sensem życia.

Szwed oświadczył w prokuraturze, że on był tylko gościem na lotnisku krośnieńskiego Aeroklubu, bez prawa głosu. Jego zdaniem samolot nie powinien był znaleźć się w powietrzu. Pilot wystartował na własną odpowiedzialność. Kłóciło się z tym oświadczenie Bogusława J. z Jasła: „Dnia 5.04.1987 przybył do mnie p. Menet z mężczyzną, który przedstawił się jako Stanisław Koziczyński (...) W trakcie rozmowy dowiedziałem się, że Józef Menet przyjechał z Warszawy, aby w Krośnie oblatywać samolot. Zapytałem, na jakich to jest zasadach. Wówczas p. Koziczyński oświadczył, że p. Menet został zaproszony przez niego na zasadzie starej znajomości, bo on tylko jemu ufa".

*

Prokuratura w Krośnie umorzyła dochodzenie w sprawie śmierci oblatywacza. Stwierdzono, że przyczyny nie można ustalić z całą pewnością, bo „złożyły się na nią niedoskonałości konstrukcyjne oblatywanego samolotu oraz błędy pilotażu. Józef Menet podjął się oblatywania AKKI świadomy ryzyka i zapłacił za to najwyższą cenę".

Pół roku później Szwed złożył zażalenie do Prokuratury Generalnej. Skarżył się, że w czasie rozmowy przeprowadzonej z nim w departamencie lotnictwa Ministerstwa Komunikacji czuł się „jak Żyd przesłuchiwany przez gestapo"... „Jestem przekonany — napisał — że prokurator w Krośnie działał w dobrej wierze, ale przedstawiono mu mnie jako cwaniaka, kombinatora, który wprowadzał, jakie chciał, zmiany w wymyślonej przez siebie konstrukcji, czego efektem była śmierć człowieka. Przyznaję, że dla kogoś nie zorientowanego w stosunkach panujących ostatnio w zakładzie — łatwo jest wyciągnąć takie negatywne wnioski wobec mojej osoby".

Dyrektor Ginalski był powściągliwszy w opowiadaniu, jak układała mu się współpraca z zagranicznym kontrahentem, ale w rozmowie z reporterem wyrwało mu się, że za eksportowe ambicje zapłacił skróceniem swego życia o kilka lat.

Od dnia tragicznej śmierci Meneta Szwed nie pokazał się już w Krośnie. Szczątki rozbitego samolotu oraz części do montażu drugiego egzemplarza zostały zamknięte w osobnym pomieszczeniu i zaplombowane.

Miesiąc po wypadku firma „Stanko" zawiadomiła „Uniwersal": „W związku z wielokrotnym niedotrzymywaniem terminów wykonania zestawów ULM przez Lotnicze Zakłady Produkcyjno-Naprawcze i niedostarczeniem do dnia dzisiejszego siedmiu zestawów ULM-ów, powiadamiamy, że będziemy zmuszeni potraktować to jako jednostronne zerwanie umowy kooperacyjnej bez wypowiedzenia, wraz ze wszystkimi skutkami prawnymi. Dotychczasowa współpraca naraziła nas na duże koszty".

„Uniwersal" odpowiedział na to, że kontrakt dotyczył tylko dwóch zestawów ULM. Według informacji, którą Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego otrzymało z Krosna, produkcja pierwszego ULM-a została zakończona trzeciego kwietnia 1987 roku, w chwili gdy przedstawiciel firmy „Stanko" dokonał odbioru technicznego elementów. Jednocześnie pod nadzorem szwedzkiego konstruktora wykonano w zakładzie montaż samolotu, co nie było już ujęte w kontrakcie. W związku z tragicznym wypadkiem „Uniwersal" prosił o podjęcie decyzji: co zrobić ze szczątkami rozbitego ULM-a; kiedy nastąpi zapłata za ten egzemplarz; czy firma decyduje się kontynuować produkcję, czy też z niej rezygnuje; co zrobić z materiałami i elementami otrzymanymi z firmy „Stanko".

W odpowiedzi St. Koziczyński oznajmił, że podpisany przez niego protokół montażu wraz z arkuszem przeglądu

elementów do złożenia nie jest równoznaczny z protokołem przyjęcia i nie świadczy o tym, że zakład wywiązał się ze swego zobowiązania.

Zostawił sobie jednak furtkę: poinformował bowiem „Uniwersal", że chociaż dotychczasowe postępowanie LZPN naraziło go na ogromne straty, nie rezygnuje ze współpracy z polskim zakładem. Oczywiście zakłady będą musiały się z nim rozliczyć. W licznie rozsyłanych skargach Szwed informował, że jest w bardzo kłopotliwej sytuacji. Jeśli bowiem dopuści do zerwania umowy teraz, gdy dwadzieścia sześć kompletów skrzydeł fruwa nad Szwecją, pozbawi swych klientów prawa do kupna części zamiennych. Niechybnie upomni się o nich firma ubezpieczeniowa i zaczną się procesy. Przysądzone odszkodowanie może wielokrotnie przewyższyć wartość wspomnianych zestawów. Inny producent — to ponowne zabieganie o certyfikat szwedzkiego lotnictwa. Koszt uzyskania takiego świadectwa przekracza sto tysięcy dolarów.

W napięciu czekano na werdykt Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych. Gdy zapadł, nie usatysfakcjonował żadnej ze stron. Komisja stwierdziła, że przyczyną wypadku było nieprzestrzeganie przepisów lotniczych, polegające na wykonaniu lotu próbnego na pierwowzorze samolotu (a więc — prototypie H. K.) nie objętym w trakcie budowy przez inspekcję państwowego organu lotniczego nadzoru technicznego. Za bezpośrednią przyczynę katastrofy uznano utratę sterowności w locie, spowodowaną najprawdopodobniej samoczynnym przestawieniem się wyważenia statecznika poziomego w położenie „ciężki na nos", a następnie wystąpieniem takiej siły na dźwignię przestawienia statecznika, która była zbyt duża do pokonania jej przez pilota. Badając wypadek Główna Komisja doszukała się naruszenia dwóch artykułów, 20 i 21 ustawy „Prawo Lotnicze", a także szeregu przepisów wykonawczych dotyczących zasad

sprawdzania zdatności oraz eksploatacji statków powietrznych. Za nieprawidłowy uznano też fakt, że samolot ULM-AKKA budowany w Lotniczych Zakładach Produkcyjno-Naprawczych w Krośnie nie był zgłoszony przez wytwórcę do IKCSP (Inspekcji Kontroli Cywilnej Statków Powietrznych) w celu nadzorowania i wydania świadectwa oględzin do lotów próbnych. W werdykcie zaznaczono, że Stanisław Koziczyński nadzorujący budowę i loty próbne samolotu nie udostępnił Komisji dokumentacji obliczeniowej, konstrukcyjnej i wykonawczej.

Nie wyjaśniono sprawy certyfikatu dla tego egzemplarza ULM-a (zwanego AKKA), na którym zabił się Menet. Tuż przed oblotem przez Witolda Świadka nie mógł przedstawić żadnego świadectwa lotu. Później, na żądanie Komisji Badania Wypadków Lotniczych, dostarczył certyfikat dla AKKI. Ale czy statek powietrzny, na którym wzniósł się Menet był dawną AKKĄ (choć tak go potocznie nazywano), skoro wprowadzono w nim tyle zmian?

Polscy piloci konstruktorzy stwierdzili — na podstawie dostępnych im dokumentów, a także oględzin szczątków rozbitej maszyny — że ULMA-AKKA złożony w Krośnie miał inną kabinę i inną odległość tzw. usterzenia od środka ciężkości samolotu. Przerabiając model szwedzki Koziczyński zastosował elastyczny napęd przestawiania statecznika poziomego, który jak wykazały już próby Świadka był „niesamohamowany". Konstruktorskim błędem było także umiejscowienie mechanizmu mocowania statecznika w tylnym węźle, bardziej obciążonym i bardziej wpływającym na położenie osi obrotu steru wysokości.

O niesamohamowności układu jak i tendencji do przemieszczania się statecznika na duże kąty ustawienia, świadczyło początkowe zablokowanie — na życzenie

Józefa Meneta — dźwigni sterowania w kabinie, w położeniu „ciężki na ogon" taśmą bawełnianą, a następnie spadochronowym amortyzatorem gumowym. Na niezadowalającą stateczność podłużną samolotu wskazywały próby Meneta skierowania spływu lotek do góry, jak i zmiana kąta zaklinowania silnika. Nie wyeliminowało to całkowicie skłonności ULM-a do pochylania się „na nos". Ujemny wpływ na stateczność podłużną AKKI, szczególnie przy większych prędkościach, miało również oszklenie kabiny.

Komisja bardzo szczegółowo analizowała wszystkie czynności Meneta w samolocie. Zarówno te, o których informował Koziczyński, jak również prawdopodobnie wykonywane w powietrzu.

Według zeznań świadków samolot, po wykonaniu skrętu, rozpędził się na wysokość z prędkością 150/160 km na godzinę. — Jeżeli — stwierdzili specjaliści — prędkość V-NE (czyli taka, która nigdy nie może być przekroczona) została przez konstruktora określona poprawnie, to samolot przekroczył ją około 14/24 kilometrów na godzinę. Po dwóch sekundach AKKA wykonała wyraźne, lecz nieoczekiwane, „opuszczenie nosa w dół". Chwilę potem, gdy pilot zmniejszył obroty silnika, pochylenie maski w dół (rutynowo określone „pod horyzont") wynosiło około 10-15 stopni. Następnie samolot przeszedł gwałtownie i dynamicznie do lotu nurkowego i zrobił prawie trzy czwarte pętli zewnętrznej. W pozycji między drugą a trzecią ćwiartką pętli silnik przestał pracować i samolot wykonał ślizg na ogon ze zmianą kierunku około dziewięćdziesięciu stopni. Po wyjściu ze ślizgu AKKA zderzyła się z ziemią prawie pionowo, z odchyleniem na plecy.

Dlaczego Menet nie dał sobie rady z maszyną?

Prawdopodobnie nie dostrzegł poważnego niebezpieczeństwa w „innowacjach" wprowadzonych przez Szweda do układu sterowania statecznikiem. Pilotowi lecące-

mu w dół „zabrakło ręki" do podniesienia nosa samolotu, musiał bowiem trzymać drążek sterowniczy i dźwignię mechanizmu wyważania statecznika. Wyprowadzenie samolotu w prawidłowe położenie wymagało obecności w kabinie dwóch osób. Mimo beznadziejnej sytuacji Menet walczył z maszyną do końca, co było widoczne dla fachowców stojących na lotnisku.

Do podobnych wniosków doszedł Grzegorz Peszke, konstruktor-modelarz z Krosna. Oto fragment jego przesłuchania przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych:

Pytanie: — Co według pana należało do niedoskonałości tego samolotu, wobec których pilot mógł być bezsilny?

Odpowiedź: — Patrzyłem na ten samolot jako konstruktor budujący własny statek latający i znalazłem wiele rozwiązań, na które osobiście bym się nie zdecydował. Były nimi: pękata, nieaerodynamiczna i zbyt dużych rozmiarów kabina, pozostawiająca w swoim cieniu zarówno śmigło jak i usterzenie. Zbyt mały był według mnie współczynnik stateczności podłużnej jak również niewłaściwy profil skrzydła. W czasie pierwszych podskoków ULM-a dał się zauważyć destabilizujący wpływ ciągu silnika. Samolot wykazywał poprawne właściwości latania do około trzydziestu procent mocy silnika. Powyżej następowała widoczna z zewnątrz anomalia i zaburzenia stateczności sterowania. Zastosowanie w układzie sterowania cięgien typu „bowden", pracujących w obu kierunkach nie jest według mnie rozwiązaniem czystym technicznie i prowadzi do nadmiernego aplastycznego napędu oraz zaniku określonego programu działania. Każda z tych wad mogła być przyczyną wypadku — w każdym razie mogła doprowadzić do sytuacji, w której pilot był bezsilny.

Koziczyński odrzucił taką interpretację okoliczności śmierci pilota. Dla niego Peszke był tylko amatorem, z którego zdaniem komisja nie powinna się liczyć. Zbież-

ność opinii tego świadka z Krosna z werdyktem gremium lotników z Ministerstwa świadczyła według Koziczyńskiego o niekompetencji również tego grona.

Szwed doszukał się przyczyny wypadku w „chwilowej" niedyspozycji oblatywacza, który według konstruktora w przeddzień zatruł się orzeszkami ziemnymi zjedzonymi u znajomych w Krośnie.

*

Z czasem Koziczyński z coraz większym przekonaniem obciążał winą za rozbicie się samolotu swojej konstrukcji — oblatywaczy. „Niejasny jest dla mnie fakt — napisał — dlaczego Witold Świadek po wykonaniu pierwszego lotu, uznawszy, że samolot jest niesprawny, jeszcze podrywał go w powietrze... Niezrozumiałe wydaje się też zachowanie drugiego pilota, który przekroczył dopuszczalną granicę szybkości, nie czyniąc nic, żeby temu zapobiec. Całe skierowanie uwagi na błąd techniczny aparatu latającego i wytworzenie dookoła mnie atmosfery cwaniaka i osobnika lekceważącego ludzi leży w interesie dyrektora zakładu ob. Ginalskiego, a praca prowadzona przez komisję szła wyłącznie w tym kierunku, aby udowodnić moją winę".

Wymiana poglądów między komisją a Szwedem urwała się w sposób nieoczekiwany: Stanisław Koziczyński na znak protestu nie przyjął werdyktu do wiadomości. — Skoro tego dokumentu nie podpisałem — rozumował dalej — jest on nieważny.

Takie oświadczenie otrzymała Prokuratura Generalna. Koziczyński pozostał głuchy na tłumaczenie dyrektora zespołu badającego wypadki lotnicze, płk. pilota Juliusza Werenicza, że ustaleniem, kto jest winien, zajmuje się wyłącznie prokuratura, jednocześnie prowadząca dochodzenie. Komisję interesuje pilot oraz maszyna, w której

doszło do wypadku, a także zachowania zawiadowcy lotniska, dyrekcji zakładu wytwórczego i jej przełożonych. — Taką praktykę — wyjaśnił mi dyr. Werenicz — stosuje się na całym świecie i zażalenie Koziczyńskiego składane na Komisję do Prokuratury Generalnej jest nie tylko bezzasadne, ale i niepoważne, jeśli przyjąć, że był on lotnikiem. My zajmujemy się — ciągnął — określeniem przyczyny wypadku po to, aby w przyszłości uniknąć podobnego nieszczęścia. Protokół z końcowego posiedzenia komisji jest adresowany głównie do organów bezpieczeństwa latania. Nakazuje to Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego, dokładnie 157. punkt jej przepisów. W Polsce werdykt komisji musi być zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji. W przypadku katastrofy w Krośnie minister nie podpisał pierwszej wersji protokołu, polecił uzupełnić dokumentację i wyjaśnić kilka wątpliwości natury prawno-organizacyjnej. Komisja zastosowała się do tego życzenia.

Pierwsza wersja werdyktu obciążała Meneta i Kazimierza Ginalskiego. Sędziowie powołali się na artykuł 91 Prawa Lotniczego, który stanowi, że kto wykonuje lot statkiem powietrznym nie odpowiadającym warunkom wymaganym przy wydawaniu świadectwa sprawności technicznej samolotu, podlega karze aresztu do dwóch lat lub pół miliona złotych grzywny. Naruszenie, którego dopuścił się Józef Menet było nie tylko formalne, ale i merytoryczne. Pilot doświadczalny znał bowiem ryzyko, jakie może pociągnąć za sobą wykonywanie prób na nie sprawdzonym sprzęcie.

Później, w drugiej wersji werdyktu, zdjęto z Meneta i Ginalskiego odium winy, co wywołało nową falę protestów Szweda. Nowy werdykt został wydany, ponieważ eksperci mieli wątpliwości, czy artykuł 91 można odnieść do wypadku z siódmego kwietnia 1987 roku (świadectwo oględzin niezbędne jest tylko w wypadku nadzorowania

budowy statku powietrznego od pierwszej chwili, a tego warunku przecież nie dopełniono.)

W korespondencji do prokuratora w Krośnie Stanisław Koziczyński znalazł nowe argumenty. Dotarła bowiem do niego wiadomość, że tuż przed tragiczną katastrofą zakłady w Krośnie sprzedały Aeroklubowi Podkarpackiemu rury aluminiowe typu PA-7, które jako przeznaczone do AKKI były atestowane w Szwecji. — Istnieje zatem podejrzenie — napisał — że do budowy ULM-a zostały użyte inne rury, nie atestowane, i to spowodowało, że samolot zawiódł oblatywacza.

Prokuratura Rejonowa przeprowadziła śledztwo. Okazało się, że istotnie doszło do takiej transakcji, ale z powodu obaw osób bezpośrednio pracujących przy budowie ULM-AKKA, że zabraknie materiału do wykonania kolejnych pięciu sztuk zamówionych przez Szweda, rury „w stanie nie uszkodzonym, z oznaczeniami typu" zostały następnego dnia po sprzedaży zwrócone do LZPN. Prokurator wykluczył możliwość ich omyłkowej zamiany. Stwierdził też z całą pewnością, że obce, nie atestowane rury nie mogły być użyte do wykonania pierwszych dwudziestu sześciu zestawów skrzydeł, które znalazły się w powietrzu.

Wnioski organu ścigania potwierdziła też badająca zarzut Koziczyńskiego Komisja Lotnicza. W jej protokole znalazł się zapis przesłuchania Stanisława Radły, inżyniera, który od początku pracował w Krośnie przy montażu samolotu.

Pytanie: — Czy według pana istniała możliwość zamiany materiałów w czasie produkcji?

Odpowiedź: — Ze względu na rodzaj stosowanych materiałów, fachowość pracowników i organizację służby materiałowej nie było to możliwe.

— Jak pan ocenia sprawność samolotu do lotu próbnego?

— Pod względem wykonawstwa i montażu bardzo dobrze. Na temat właściwości lotniczych, wytrzymałości czy zmęczenia materiału nie mogę się wypowiadać.

Zeznanie inżyniera nie tylko nie uspokoiło Koziczyńskiego, ale przeciwnie — utwierdziło go w przekonaniu, że otacza go zmowa pracowników, prokuratorów i lotników. Nie może więc już nikomu ufać, również Radle, którego dotąd uważał za swego sprzymierzeńca, ponieważ młody człowiek nie ukrywał swego entuzjazmu dla budowy „kaczora", jak pieszczotliwie nazywali między sobą ULM-AKKA w wersji Koziczyńskiego młodzi inżynierowie z Krosna.

W skardze do Prokuratury Generalnej Koziczyński ustalenia Prokuratury Rejonowej w Krośnie zinterpretował na swój sposób. Twierdził, że postawiony przezeń zarzut użycia do produkcji ULM-a przypadkowych, nie sprawdzonych materiałów został w pełni potwierdzony. Nie miał już wątpliwości, że zastosowanie duraluminium PA-7 o innej amplitudzie drgań niż pozostałe materiały użyte do budowy „kaczora" musiało doprowadzić do wypadku.

Prokurator Generalny uznał zażalenie Stanisława Koziczyńskiego za niezasadne. Jeszcze raz przypomniał, że wyłącznym przedmiotem postępowania karnego było ustalenie, czy wypadek lotniczy nastąpił na skutek przestępczego działania. Przekazanie prokuraturze w Krośnie dokumentacji powypadkowej, zebranej przez Ministerstwo Komunikacji, nie miało wpływu na orzeczenie; nic natomiast nie krępowało konstruktora w wypowiadaniu opinii, gdy był przesłuchiwany przez Główną Komisję Badania Wypadków Lotniczych. Użycie niewłaściwych rur do montażu AKKI zostało w śledztwie wykluczone; wszystkie materiały zastosowane do konstrukcji były przez Stanisława Koziczyńskiego osobiście sprawdzone,

niezależnie od ich wcześniejszej atestacji. Konstruktor badał każdy element osobiście i własnym podpisem potwierdził dobrą jakość konstrukcji. To stwierdzenie prokuratury oparte jest na wielu zeznaniach i innych bezpośrednich dowodach.

Stanisław Koziczyński nie daje jednak za wygraną. Podnosi nowy aspekt sprawy — straty. W miarę upływu czasu rachunek strat (nigdy zresztą nie poparty żadnym dokumentem) wydłuża się. Szwed podlicza, że aby uzyskać świadectwo dla nowego typu ULM-AKKA zapłacił ponad sto tysięcy dolarów. Są to pieniądze wyrzucone w błoto, gdyż badane były materiały polskie. Po wypadku musiał, jak twierdzi, zatrzeć ślad ich polskiego pochodzenia w sprzedawanych wcześniej skrzydłach. Wymagało to utworzenia nowej spółki, a więc uzyskania nowego zezwolenia na produkcję itd. Takich pozwoleń i świadectw nie otrzymuje się za darmo. Musiał wydać dziesięć tysięcy koron. Do sumy strat należy też doliczyć dwadzieścia tysięcy dolarów, które pochłonęły materiały i narzędzia dostarczone fabryce w Krośnie. W niedalekiej przyszłości — Koziczyński informuje o tym „Uniwersal" — dojdą straty osób trzecich narażonych wskutek zerwania umowy na brak serwisu.

Osoby trzecie to klienci Szweda, właściciele dwudziestu sześciu zestawów zrobionych w Polsce skrzydeł do ULM-AKKA. Klienci mieli zagwarantowane nabycie części zamiennych przez dziesięć lat od momentu kupna motolotni.

„Obecnie nie jesteśmy w stanie — pisze w imieniu swej firmy Koziczyński — spełnić tego warunku, będziemy więc zmuszeni wykupić dwadzieścia sześć sztuk latających, z których szesnaście jest w posiadaniu szkół pilotażu. Przy wykupie będziemy zmuszeni pokryć koszty likwidacji szkół".

Dla orientacji podajemy przybliżone koszty wykupu:

cena jednego ULM-AKKA z wyposażeniem do szkolenia wynosi około osiemdziesięciu tysięcy koron. Zwrot trzymiesięcznego zysku szkół — sto dwadzieścia tysięcy koron. Do tego dochodzi półroczna odprawa ośmiu nauczycieli, których zatrudniono z miesięczną pensją czternaście tysięcy koron. Pozostają jeszcze nie sprecyzowane roszczenia uczniów. Ponadto posiadacze pozostałych dziesięciu sztuk, gdy tylko dowiedzą się o powstałej sytuacji, wystąpią z różnymi roszczeniami dotyczącymi zerwanych umów.

Tak więc — konkluduje Koziczyński — sprzedanie lotniarzom materiału PA-4 jako wysokowytrzymałościowego duraluminium jest czynem wysoce nieodpowiedzialnym. Jest to fałszerstwo stwarzające poważne zagrożenie dla ludzi, którzy znajdują się w powietrzu. Sprawa ta nie jest tylko wewnętrzną sprawą Polski."

Nie doczekawszy się żadnej reakcji na tak alarmujące ostrzeżenie, Stanisław Koziczyński wysłał do Lotniczych Zakładów Naprawczo-Produkcyjnych w Krośnie rachunek opiewający na 221 385 koron szwedzkich za koszty osobowe, poniesione, jak twierdzi, z winy zakładu. Uprzedził też, że w przypadku niezapłacenia rachunku, będzie doliczał dwadzieścia siedem procent kosztów miesięcznie, począwszy od dnia jego wystawienia.

Swoje straty podliczyła też fabryka w Krośnie. Ponieważ przedstawiciel szwedzkiej firmy nie odpowiedział na wysłane do niego wezwania o zapłatę dwu i pół tysiąca dolarów za budowę AKKI (sumę zagwarantowaną umową podpisaną w „Uniwersalu") Kazimierz Ginalski zwrócił się z prośbą o rozsądzenie sporu do Państwowego Arbitrażu Gospodarczego.

W piśmie procesowym dyrektor fabryki przypomniał, że niefortunne oblatywanie statku powietrznego odbyło się na wyłączną odpowiedzialność przedstawiciela firmy szwedzkiej.

W tych wszystkich sporach — głównie o pieniądze — nie było miejsca na pamięć o Józefie Menecie. Nie mógł mi nic o nim powiedzieć Stanisław Koziczyński (rozmawiałam z nim kilkakrotnie), choć siódmego kwietnia ubiegłego roku pracownikom lotniska w Krośnie przedstawiał słynnego oblatywacza jako swego przyjaciela. Tu nasuwa się gorzka uwaga: Szwed nadal mieszka w Warszawie, ale ciągle nie znajduje czasu na złożenie kondolencji rodzinie tragicznie zmarłego pilota.

Kiedy rozmawiałam z pracownikami zakładów w Krośnie odniosłam wrażenie, że i dla nich Menet jest tylko niefortunnym oblatywaczem o zapomnianym już nazwisku... Może dlatego nie poszłam od razu do rodziny pilota. Najpierw odczekałam, aż wypłakała wszystkie łzy jego siostra i chciała mówić o człowieku, który był jej najbliższy na świecie. Potem znalazłam jego prawdziwych przyjaciół...

Zofia Menet patrzy na grób brata w powązkowskiej alei i szepcze: — Pojechał do Krosna, żeby zginąć blisko rodzinnego domu.

Urodzili się w Haczowie pod Krosnem. To była wieś z nadań królewskich. Mieszkańcy szczycili się, że ich dziadów nigdy nie zmuszano do odrabiania pańszczyzny. Haczów nie pasował do stereotypu galicyjskiej biedy. Przeciętne gospodarstwo miało trzydzieści hektarów.

Wychowywała ich głównie matka. Ojciec dzielił los wiertniczych, w domu zjawiał się raz, dwa razy w miesiącu. Na dłużej zasiedział się tylko w 1928 roku, gdy go dotknęła redukcja. Potem koniunktura gospodarcza poprawiła się tak, że w 1938 roku państwo Menetowie mogli z oszczędności kupić domek na przedmieściu Jasła.

W czasie wojny Jasło zostało zburzone. Nad gruzowiskiem czuwały dwie figury na cokołach: Kościuszko w parku i święty Nepomucen w rynku. Jakimś cudem ocalał

jeszcze cmentarz. Żadna kula nie drasnęła pękatych grobowców opasanych kolczastymi łańcuchami.

Wiele lat później, gdy już wyprowadzili się z Jasła, gdy zmarli ich rodzice, ten galicyjski cmentarzyk był dla Józefa Meneta miejscem spotkań z żywymi. Zasiedziały w Warszawie obywatel świata miał w Jaśle wielu przyjaciół; w dniu Zaduszek podchodził do nich, gdy czuwali nad grobami, witał się, rozmawiał. Ale miał też na cmentarzu miejsce, gdzie chciał pozostać sam. Wtedy znikał z grona znajomych i szedł do alei gimnazjalnych profesorów, gdzie przed wojną w święto 3 Maja, przy świetle smolnych pochodni uczniowie śpiewali „Z dymem pożarów". Zawsze też zatrzymywał się przy mogiłach partyzantów, a potem szedł jeszcze do kwatery, gdzie złożono prochy młodziutkich lotników z Moderówki, podjasielskiego lotniska szkoleniowego. Zbombardowano ich pierwszego dnia wojny, o piątej pięćdziesiąt rano, na dziesięć minut przed pobudką...

Pani Zofia, siostra zmarłego, wspomina: — Józek ciągle powtarzał, że zostanie lotnikiem. Ojciec, słysząc to, denerwował się i stawiał stanowcze veto. Od czterdziestego siódmego roku był naszym jedynym opiekunem, bo mama zmarła na gruźlicę. Gdy Józek zapisał się na kurs szybowcowy, powiedział ojcu, że idzie na kurs PCK. Ale mnie wtajemniczył w swoje plany. Pech chciał, że w wakacje, te ostatnie przed maturą, niespodziewanie odwiedził nas jego kolega. Józka w domu nie było, ojciec wyjaśnił chłopcu, że syn jest na kursie. — A, tak — padła odpowiedź — zapomniałem, że on ma obloty.

Wydało się. Ojciec długo nie mógł darować bratu kłamstwa, gniewał się, jak występowałam w roli rozjemcy. Wreszcie jakoś się pogodzili, ale po maturze znów doszło do sporu, bo Józek chciał zdawać do oficerskiej szkoły lotniczej. Tym razem ojciec tak się zaparł, że od rana do wieczora słyszałam tylko: nie i nie.

Mieliśmy w Warszawie ciotkę, która zmarła tuż po wyzwoleniu z rozpaczy, że jej córka zaginiona w czasie powstania nie żyje. Syn tej ciotki, Janusz, przyjechał do nas z propozycją, aby Józek studiował w Warszawie i mieszkał razem z nim. I tak oto w 1948 roku Józek zdał egzaminy wstępne na wydział lotniczy słynnej Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda. Nasz ojciec odetchnął. — Konstruktorem samolotów — powiedział do brata — możesz być, bylebyś tylko do nich nie wsiadał. — I Józek skończył tę uczelnię, notabene tuż przed rozdaniem dyplomów przemianowaną na WAT. Jednocześnie zaś zdobył kwalifikacje pilota szybowcowego i samolotowego.

Ja wiedziałam, jak to wyglądało na co dzień, bo gdy przyjechałam do stolicy na studia, zamieszkałam z bratem w jego własnej już kawalerce.

Pasja latania pochłaniała go całkowicie. Nigdy nie miał wolnej soboty czy niedzieli. Latem już o czwartej rano jechał na lotnisko. Gdy przychodzili do niego koledzy, nigdy nie pogadali o dziewczynach czy choćby o tym, co działo się w mieście. Ciągle tylko słyszałam o gradiencie wznoszenia, spojlerach, siódmym zbiorniku paliwa prędkości V-l, V-NE.

Józkowi szykowała się wtedy kariera wojskowa, bo absolwentów WAT-u zmobilizowano do czynnej służby. Patrzyłam na niego i łapałam się za głowę. Był zaprzeczeniem musztry. Nawet w obecności generałów na wojskowych galach mundur miał nie dopięty, a czapkę zaoliwioną, gdyż w samolocie, jako że był wysoki, ciągle uderzał głową o sufit. Ale widocznie dla tych, którzy go awansowali, liczyły się przede wszystkim umiejętności. A jemu było za mało licencji pilota samolotów odrzutowych, postanowił zostać pilotem doświadczalnym. Bałam się o niego tak, jak kiedyś nasz ojciec.

Zaczynał być sławny. Bo też wyrabiał na tych samolo-

tach nieprawdopodobne akrobacje. O, tu jest zdjęcie z 1957 roku, wtedy z Dudzikiem na odrzutowcach popisywali się przed Gomułką. Myśleli, że w ten sposób zapalą go do lotnictwa. Widzi pani, lecą na zakładkę, odrzutowce dzieli tylko kilkanaście centymetrów, a tu znów akrobacja pod tytułem spadający liść. To korkociąg. Tu beczka w górę i w dół. Podobno po tym pokazie Gomułka ostatecznie utwierdził się w przekonaniu, że latanie jest czystym szaleństwem i nie powinno się rozwijać tej dziedziny przemysłu.

A to zdjęcie zostało zrobione kilka minut po wylądowaniu Józka odrzutowcem z wyłączonym silnikiem. On przedtem wszystko dokładnie obliczył. Proszę, zachowały się jego notatki z kilometrowymi rzędami liczb. Najpierw teoretycznie musiało mu się wszystko zgadzać, dopiero potem wyłączył silnik. Później tę metodę jeszcze przez wiele lat stosowano w świecie w przypadkach awarii silników. Uratowało się dzięki niej wielu ludzi.

A tu Józek stoi przy „Iskrze" — to pierwszy samolot odrzutowy, zbudowany przez Tadeusza Sołtyka. Jesienią 1960 roku zademonstrowano „Iskry" na pokazie lotniczym w Łodzi, a w trzy lata później maszyny, seryjnej już produkcji, znalazły się na lotnisku Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Radomiu. I tam Józek je oblatywał. Był już wtedy pilotem pierwszej klasy i miał za sobą przeszło dwa i pół tysiąca godzin lotu, głównie na odrzutowcach.

Pamiętam zachwyt Józka nad „Iskrą". Uważał, że do celów szkoleniowych jest wręcz doskonały. Zaprowadził mnie kiedyś na lotnisko, pokazywał, jak wygodnie jest usytuowana kabina ucznia — ma on poczucie, że leci samodzielnie, a przecież jest pod kontrolą. Brat szkolenie młodej kadry uważał za swój święty obowiązek. Gdy robiłam mu wyrzuty, że ciągle marnuje dla kogoś czas, a nie zawsze doczeka się za to dobrego słowa, odpowiadał, że niczego nie wolno zatrzymywać dla siebie. Na tej fotogra-

fii też Józek w „Iskrze", ale w Moskwie. Poleciało tam ich trzech: on, Abłamowicz i już nie pamiętam kto jeszcze. Mieli za zadanie przekonać nasze władze wojskowe, a może jeszcze bardziej Układu Warszawskiego, że warto wprowadzić „Iskrę" do szkolenia całego naszego obozu. Ale na nic zdały się ich popisy w powietrzu. W Moskwie zadecydowano, że będzie upowszechniony model czeski.

A to pamiątka wczasów wśród wodniaków. Bo Józek równie dobrze czuł się w wodzie, jako płetwonurek. O, ktoś zrobił mu zdjęcie, jak skacze zimą do Jeziorka Czerniakowskiego. A tu opryskuje z samolotu szarańczę w Egipcie. Poleciał tam trochę zarobić, a wrócił jako wyznawca hatha jogi...

Ten prastary, liczący kilka tysięcy lat system filozoficzny zafascynował go dążeniem do doskonałości.

Po powrocie do kraju przekonywał przyjaciół, że dopiero aktywność psychiczna, wsparta kondycją fizyczną, daje człowiekowi równowagę wewnętrzną, niezbędną do harmonijnego i wszechstronnego rozwoju. — Trzeba — powtarzał — posiąść umiejętność samokontroli i koncentracji. Filozofia hinduska zakłada, że cały świat w swej niezliczonej rozmaitości form nieustannie się doskonali, aby kiedyś połączyć się z praenergią. W dalekiej przyszłości wszyscy uwolnią się z kręgu ciągłych narodzin życia i śmierci i osiągną całkowite wyzwolenie, czyli nirwanę. Człowiek powinien świadomie i aktywnie włączyć się w powszechne dążenie do doskonałości.

Te zasady przyswoił sobie Józef Menet i starał się doskonalić swoją znajomość jogi. Dlatego czytał wiele publikacji na ten temat. Kiedyś sięgnął po pamiętniki Gandhiego. Wynotował sobie: „By stanąć twarzą w twarz z prawdą wszechobecną, trzeba nosić w sobie miłość do najmniejszego stworzenia żyjącego na świecie... Człowiek, którego serce nie jest czyste, nigdy nie będzie zdolny do poznania. By osiągnąć stan całkowitego oczysz-

czenia, trzeba (...) wznieść się ponad zwalczające się nawzajem nurty miłości, nienawiści, przywiązania i odrazy".

— Józek — ciągnie swą bolesną opowieść pani Zofia — nie dbał o pieniądze. On kochał latanie, chciał ten sport upowszechnić. Dla takiej idei gotów był zrobić wszystko. Często powtarzał mi, że chciałby, aby i inni doznawali tej samej przyjemności wznoszenia się w powietrze. Kiedyś dla popularyzowania lotnictwa wzbił się nad warszawskim stadionem i „podawał" piłkę grającym drużynom. Każdy, kto chciał się nauczyć trzymania samolotowego drążka, mógł liczyć na to, że pułkownik Józef Menet poświęci mu swój wolny czas...

Z wojska wyszedł niespodziewanie. Po wypadku. I to nie lotniczym! Ślizgał się na nartach wodnych na jeziorze, uczepiony motorówki. Nagle zażółciła się przed nim mielizna — zabrakło sekundy, nie zdążył unieść w górę narty i runął z przetrąconym kręgosłupem. Przez cały rok leżał w szpitalu, w gipsie. Uniknął paraliżu i udało się go posklejać, ale oznaczało to pożegnanie z lotnictwem wojskowym. Miał czterdzieści lat i „delegację" do rezerwy.

Uczył się żyć od nowa. Wszystko, każda czynność stała się ogromnie skomplikowana, nawet wysiusianie się. Co jakiś czas odzywało się porażenie rąk.

Pani Zofia: — Ja nie potrafię opowiedzieć, jak on się wtedy mocował ze słabością swego ciała. To był wysiłek nadludzki i uwieńczony też nieprawdopodobnym sukcesem — po trzech latach lekarska komisja lotnicza przywróciła mu licencję na latanie. Przeniósł się do Aeroklubu, aby tam z nową pasją szkolić młodych pilotów. Tych dobrze się zapowiadających nazywał robaczkami.

W latach siedemdziesiątych Józef Menet miał kolejną pasję: ULM-y. Ultralekkie samoloty silnikowe. Widział w nich przyszłość lotnictwa sportowego. Cierpiał, że na Zachodzie są one coraz popularniejsze, nawet szkoły

mają ULM-y, a w Polsce zaledwie kilkanaście osób może oswoić się z tymi maszynami. Stąd jego ogromna życzliwość wobec tych, którzy usiłowali sami skonstruować taki statek powietrzny. Jeździł do nich z bezinteresowną pomocą, wystarczyło tylko podać mu adres. Tak pilotował budowę samolotu pod Grójcem przez amatora sadownika. Miał nie tylko wiedzę, ale i umysł konstruktora. Słyszałam to od wielu osób. Chłodny umysł i gorące serce, tak to dałoby się wyrazić w największym skrócie. Kiedyś z głównym mechanikiem, z którym przeleciał tysiące kilometrów, kupili wrak samolotu dawno już wycofanego z użytkowania. Wyremontowali go samodzielnie tak, że po badaniach dostali resurs — przydział godzin do latania. Z technicznego punktu widzenia było to niebywałe.

Jego pasja latania. Koledzy mówili: Józek, gdyby mógł, wzniósłby się w powietrze nawet na drzwiach od hangaru. Zofia Menet dopiero po śmierci brata, gdy wzięła do domu jego dokumenty, zobaczyła, że miał licencje na wszystkie typy samolotów. Opowiedziała mi też znamienną historię. Latem 1986 roku zniknął na miesiąc, denerwowała się, bo zwykle dzwonił codziennie. — Gdy więc wreszcie usłyszałam jego głos w słuchawce, przywitałam go wyrzutami, gdzie i dlaczego tak długo przepadał. A on: Wiesz, chcieli w takim jednym pegeerze, żebym opryskał im pola. To się wynająłem. — Bój się Boga — krzyknęła — taka ciężka robota! Czy chociaż ci się to opłacało? — Józef Menet z pewnym zakłopotaniem: — Wiesz, dali mi 4 200. — Jeszcze się upewniła: — Za dzień? — Nie, za miesiąc. — I śmiejąc się dodał, że furda tam pieniądze, ważne, że nalatał się jak bąk. Dla „nalatania się jak bąk" rozsiewał też truciznę na lasy bieszczadzkie, gdy dotarła do nich brudnica mniszka.

Menet nie był jednak człowiekiem ogarniętym amokiem latania. Pasją tak— ale nie amokiem. Jego notatki świadczą o upodobaniu do precyzji. Wszystko, czego się

podejmował, musiało być wykonane nadzwyczaj starannie. Miał opinię pilota, który nigdy nie przekroczy granicy swoich umiejętności.

A jednak przekroczył. I to dla jak żałosnej sprawy — płacze pani Zofia — bo znów jej się przypomniało, jak bardzo brat nie miał ochoty jechać do Krosna. Szwed (nigdy nie słyszała, żeby Józef mówił o nim po imieniu czy choćby z nazwiska, to naprawdę była bardzo luźna znajomość) nie dawał mu spokoju. Wręcz szantażował, że jeśli nie przyjedzie, on skończy zawałem serca. I brat poczciwiec dał się nabrać. Tuż przed pójściem na dworzec, w nocy, szukał dla niego nitrogliceryny.

Przed odjazdem, a czekała go cała noc w pociągu, zapytała z właściwą sobie, pracownikowi naukowemu Szkoły Głównej Planowania i Statystyki, konkretnością:

— A co ty z tego będziesz miał?

— Ja, nic — on na to — ale może Aeroklub. Szwed obiecał, że zostawi w Polsce taki jeden samolocik.

— Znów dajesz się wykorzystywać — skonstatowała. W odpowiedzi usłyszała zapewnienie, że szybko wróci. W warszawskim Aeroklubie szykowały się zawody modeli amatorskich. Menet był autorem scenariusza tej imprezy, dotychczas w Polsce nie organizowanej.

— Nie mogę zrozumieć — dręczy się pani Zofia — dlaczego on wsiadł do tego płatowca, przecież Witold Świadek uprzedził go, że maszyna nie jest w porządku. W Krośnie opowiadano mi, że był taki moment, gdy Józek po pierwszych próbach wyszedł z samolotu i o czymś rozmawiał z Koziczyńskim. Obserwatorzy z lotniska widzieli, że był bardzo zdenerwowany, za coś nawet rugnął Szweda. Może zorientował się, że ten samolot zbyt różni się od AKKI, na której latał w Szwecji, gdy znalazł się tam na zaproszenie pewnej pasjonatki lotnictwa. Może wygarnął Szwedowi, że wprowadził go w błąd, gdyż tamten twierdził, że samolot nie jest prototypem. Ale to

tylko domysły. Już chyba nigdy nie dowiem się, o czym była ta ostatnia w życiu Józka rozmowa ze Szwedem. Podobno pan Koziczyński opowiada o kondycji mojego brata niestworzone rzeczy. Przecież sekcja zwłok nie wykazała żadnego zatrucia! Józek był w świetnej formie. Tuż przed wyjazdem poszedł na badanie do Instytutu Medycyny Lotniczej, a tam nie wydaje się świadectwa zdrowia na piękne oczy. Telefonował do mnie uradowany, że przedłużono mu licencję pilota na cały rok. Rutynowo powinien otrzymać pozwolenie tylko na sześć miesięcy. — Jestem superzdrowy — krzyczał do słuchawki — widzisz, warto uprawiać jogę. Miał jeszcze dużo planów. Przede wszystkim zamierzał opłynąć świat jachtem, który sam zbudował.

Józef Menet miał wielu przyjaciół, znajomych. Stale go otaczali, on też potrzebował ich ciepła. Tylko niektórych udało mi się odnaleźć. Ale i z tych skąpych wspomnień wyłania się osobowość Meneta.

Pani Janina Maciejczyk, psycholog z Wojskowego Instytutu Lotniczego, poznała Józefa Meneta, gdy wyszedł z lotnictwa wojskowego.

— Nie musiał mi długo tłumaczyć — opowiada — że łatwo mu przyszło zrzucenie munduru. On nie nadawał się do wojskowego drylu. Był lotnikiem z fantazją, powiedziałabym: z przedwojenną fantazją. Chodziłam nieraz na wojskowe lotnisko, przyglądałam się, jak oni tam ćwiczą. To jest robota na rozkaz, cały czas na rozkaz, nie można się zagapić. Lotnicy godzinami słuchają ryczących silników, oczekując na start. Męczy ich ta bezczynność, a nie potrafią się wyłączyć. Józek przez to wszystko przeszedł i chciał czegoś więcej. On ciągle odkrywał nowe obszary wiedzy, wzruszeń. Gdy po powrocie z Egiptu zafascynowała go filozofia Wschodu, zachłannie czytał wszystko na ten temat i swoim zwyczajem chciał się podzielić tą

wiedzą z innymi. Czasem coś mu dopowiadałam, bo również interesowałam się filozofią Wschodu i wówczas w jego oczach dostrzegałam czystą, niczym nie skażoną radość, że znalazł bratnią duszę. Podobnie było z muzyką. Też odkrył ją późno. Z tym większą pasją zbierał na świecie dobre nagrania, a w jego pokoju — „hali dworcowej" świetny zachodni sprzęt do odtwarzania dźwięków stał się najważniejszym elementem wystroju wnętrza. Na dobre Józek dał się pochłonąć muzyce dopiero, gdy zamieszkał sam.

On miał surowe zasady. Gdy było już widoczne, że małżeństwo mu nie wyszło, postanowił rozwieść się dopiero po uzyskaniu przez syna pełnoletności. W dniu, gdy chłopak otrzymał dowód osobisty, Józek spakował swój skromny dobytek i wyprowadził się do letniego hangaru na Gocławiu. Z początku stały tam tylko tapczan i stół, z czasem przyjaciele Józka poupychali u niego swoje graty. W ten sposób hala wzbogaciła się o kolejne dwa tapczany, kilka szaf i bodaj osiem foteli. Ściany Józek udekorował różnymi pamiątkami z Egiptu, Libii, Ameryki i innych krajów, nad którymi latał.

Była tam maleńka kuchenka, w której pitrasił te swoje boby, fasole i bigosy bez mięsa, daremnie zachęcając nas, jego przyjaciół, abyśmy też przeszli na wegetarianizm.

W korytarzu, jak pamiętam, potykaliśmy się o korpus rozłożonego na elementy silnika, o śmigła, bo on stale coś konstruował.

Pod tym względem Józek był typowy. Wszyscy znani mi lotnicy ściągają ze świata różne gadgety. Raz są to płyty, to znów jakieś muszle, maski afrykańskie, sprzęt hi-fi i tak dalej. Ich domy są zawalone sprzętem do majsterkowania, najlepszymi wiertarkami japońskimi, piłami bułgarskimi, młotkami chińskimi i tak dalej.

Józek też zawsze miał pełne ręce roboty. Ostatnio w każdej wolnej godzinie dłubał przy jachcie dalekomor-

skim. To był najpiękniejszy statek, jaki widziałam w życiu. Nie miał ani jednego elementu fabrycznego. Kiedyś, gdy Józek przyszedł do Instytutu na kontrolne badania, spojrzałam na jego ręce — z zadziorami, wżerami od smarów, pokaleczone od przycinania drewna. Mówię mu: — Jeśli trafisz na jakiegoś młodego lekarza, który o twoich dziwactwach nie słyszał, to cię nie przepuści. — Józek wystraszony potulnie wrócił do domu i przez dwa dni nacierał te łapska gliceryną, czyścił pumeksem.

Jachtem zamierzał opłynąć świat. Bardzo chciałam, żeby mnie zabrał. Ale w tym względzie okazał się nieubłagany. To miała być męska wyprawa i lista pasażerów dawno została zamknięta. Na kucharza wyznaczyli głównego mechanika lotniczego, kaowcem został znany dyrygent i kompozytor. Dla kobiet nie było już miejsca. Jeszcze na kilka godzin przed wyjazdem do Krosna dłubał coś w jachcie. Byłam tam już po jego śmierci. Zostawił bardzo porządnie ułożone narzędzia i czystą szlankę po herbacie. Na haku wisiały robocze spodnie ze sztruksu i czapka z pomponikiem, z którą rozstawał się tylko w upały.

Poleciał do Krosna, bo nie potrafił odmówić Szwedowi. Nigdy nikomu nie potrafił odmówić. Wszyscy byliśmy oburzeni, że obcy ludzie tak go wykorzystują. W pegeerze chciano tanim kosztem spryskać pola, zatelefonowano do Meneta. I on, pilot pierwszej klasy, trzysta godzin lawirował między słupami trakcji elektrycznej a kominami po dworskiej gorzelni. A zapłacili mu jak robotnikowi w polu, osiemdziesiąt złotych na godzinę.

A te zastępy uczniów, nie zawsze wydarzonych, bo wielu było z protekcji, od bogatych tatusiów. Spędzał z nimi wszystkie soboty i niedziele na lotnisku Aeroklubu. W każdym usiłował dojrzeć iskrę Bożą. Konstruktorzy szybowców, ULM-ów mieli do niego wstęp nawet nocą. — To są ludzie godni podziwu — przekonywał mnie —

zmierzają się z oporną konstrukcją, trzeba ich popierać.
Tak, Szwed nie mógł trafić pod lepszy adres.

— Nie jestem przesądna, nie wierzę w metafizykę, ale nie mogę nie myśleć o tym, jak bardzo on się ostatnio spieszył. Gdy mu to wytykałam, odpowiadał żartem:

— Cóż chcesz, mężczyzna po pięćdziesiątce jest już na dopalaczu. (Dopalacz to takie fachowe określenie z terminologii lotniczej — żeby wzmóc siłę ciągu samolotu, stosuje się dodatkowe wtryski paliwa do dyszy). Ale on żył jakby w gorączce. Spieszył się z wyremontowaniem samolotu-wraka, którego chcieli z kolegą używać do przewożenia osób prywatnych (w tym celu zarejestrowali się w sądzie jako spółka przewozowa). Pracował nad przywróceniem do lotniczego życia jedynych w kraju egzemplarzy samolotów PZL-102, „Kos" PZL-104, „Wilga" z silnikiem Lycoming i szybowca „Kormoran". Marzył o możliwości wypuszczenia w powietrze słynnej „P-11" odbudowanej w WSK PZL Warszawa Okęcie dla Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

Ostatni raz widzieliśmy się na trzy tygodnie przed jego śmiercią, 19 marca w dniu imienin Józefa. Przyszło nas kilkoro do hangaru, solenizant przygotował jakieś jarskie danie, na szczęście jego siostra Zośka upiekła tort. Było pół litra spirytusu, zrobiliśmy z tego pieprzówkę, starczyło dla każdego po pięćdziesiątce.

Józek był w dobrej formie, w pewnej chwili ni stąd ni zowąd szepnął mi do ucha: keep your behaviour. Później zwierzył mi się, że musi jakoś ograniczyć krąg znajomych, bo nękają go telefonami w dzień i w nocy, ciągle czegoś potrzebują. Ucieszyłam się, że zmądrzał na starość. Wtedy dał mi do zrozumienia, że on doskonale widzi, jak go wykorzystują. Ale jako jogin ma dla ludzkiego zwierzyńca wiele życzliwości.

Teraz mogę już to wyznać — od pewnego czasu myśla-

łam o Józku z obawą. Dręczył mnie niepokój, że on zmierza na ostatnią prostą. Za bardzo wsłuchiwał się w siebie, zbyt analitycznie traktował własne ego. Dla lotnika jest to zabójcze.

Gdy do mojego gabinetu przychodzi lotnik i mówi, że zrobił się wybuchowy, nie może spać, to wiem, że wyciągniemy go z tego. Ale jeśli on potrafi nazwać swój stan choćby nerwicą wegetatywną i zaraz nawiąże do śmierci kolegi w samolocie (a katastrofy zdarzają się często), a nie będzie to konstatacja w rodzaju: zginął, bo zrobił błąd — to wówczas w mojej głowie zapala się czerwone światło. W ostatnim roku przed śmiercią Józka, ilekroć o nim myślałam, widziałam ten czerwony sygnał. Choć na zdrowy rozum nie było to uzasadnione.

Pochodziliśmy z tych samych okolic Krosna. O ile jednak ja miałam do kraju lat dziecinnych dosyć chłodny stosunek, Józek był niebywale emocjonalny. Galicja, ta mieszanka etniczna, kulturowa była dla niego ziemią wspaniałych Polaków.

W pierwszych dniach kwietnia ubiegłego roku zachorowała moja matka, która nadal mieszka na wsi pod Krosnem. Wzięłam zwolnienie i pojechałam do niej. A siódmego kwietnia, gdy mamie było lepiej, wyszłam na spacer. I wtedy przypomniałam sobie prośbę Józka, żebym znalazła w okolicy teren dogodny do lądowania, bo chciałby mnie przewieźć tym wyremontowanym samolotem. Wspinałam się więc na pagórki i penetrowałam okolicę. Wreszcie znalazłam miejsce, które chybaby Józek zaakceptował. Położyłam się na trawie i patrzyłam w niebo, myśląc o swym przyjacielu...

Potem sprawdziłam — właśnie tego dnia niemal dokładnie w momencie, gdy leżąc na trawie podniosłam głowę, aby spojrzeć w niebo, runął na ziemię w Krośnie.

Inaczej zapamiętał go docent Bohdan Jancelewicz,

prodziekan Instytutu Techniki Lotniczej i Mechaniki Stosowanej Politechniki Warszawskiej.

Po śmierci Meneta spisał okruchy swych wspomnień w „Skrzydlatej Polsce". We wspomnieniach tych Menet jawi się jako człowiek konkretu i rzutki organizator.

Już po podpisaniu protokołu członkowie Głównej Komisji Badania Wypadków Lotniczych podzielili się ze mną prywatnymi opiniami o koledze.

Tadeusz Majewski, instruktor pilotażu, mąż znanej szybowniczki, mistrzyni Polski, Pelagii Majewskiej, która w lipcu tego roku zginęła śmiercią lotnika w Portugalii:

— Józek padł ofiarą swej nadmiernej życzliwości. Jemu wystarczyło powiedzieć „ratuj", a rzucał wszystko i spieszył z pomocą. Rozmawiałem z nim w przeddzień katastrofy. Był przekonany, że wsiądzie do ULM-a, którym latał w Szwecji. Tamtą konstrukcję znał. Była, jak mówił, wprawdzie amatorska, ale „wybaczalna". I to Józka ośmieliło. Nie wiedział, że w czasie produkcji Koziczyński wprowadził do egzemplarza krośnieńskiego wiele zmian. Sygnały, że coś jest z maszyną nie w porządku, potraktował jako osobiste wyzwanie. Myślał, że znajdzie odpowiedź w powietrzu.

Okazało się, że Szwed jest człowiekiem nieodpowiedzialnym. Jeśli uważa się za konstruktora, to powinien wiedzieć, że zmodyfikowaną maszynę sprawdza się do granic ludzkiej poznawalności. Nie wolno w imię oszczędzania (badania tunelowe są drogie) eksperymentować na ludziach. Koziczyński kłamał, rozpowiadając, że Józek przekroczył maksymalną prędkość. To jest chwyt poniżej pasa. Podobnie jak oskarżenie, że do katastrofy doszło na skutek zmiany surowca, z którego był skonstruowany ULM. Żadna rurka nie pękła w powietrzu. Ryszard Witkowski, nasz ekspert, powiedział kiedyś, że lotnictwo samo w sobie jest niebezpieczne, ale w stopniu większym,

niż można sobie wyobrazić, nie wybacza beztroski, niekompetencji lub zaniedbania.

Płk pilot dr inż. Juliusz Werenicz:

Menet był przykładem lotnika, u którego dochodzi do ciągłej kolizji między trzeźwą oceną sytuacji, niezbędnym wyrachowaniem, a potrzebami gorącego serca. W przypadku katastrofy, lotnicy mówią o bohaterstwie dopiero wówczas, gdy prowadzący samolot zrobił wszystko, co mógł. Żadna konieczność nie jest cnotą. Walczyli do końca Paweł Lipowczan i Zygmunt Pawlaczyk, kapitanowie IŁ-ów, które rozleciały się nad Warszawą. Wiemy o tym po przesłuchaniu „czarnej skrzynki". Wraz z załogą prawie rozebrali kabiny, gdy usiłowali okiełznać odmawiającą posłuszeństwa maszynerię.

Józek dołączył do tego szeregu. Też podjął walkę i nie zrezygnował do końca. Świadczą o tym między innymi wyniki analizy szczątków samolotu...

Wypadki lotnicze nie są w Polsce ewenementem. Ministerstwo Komunikacji alarmuje, że tragicznych wydarzeń na lotniskach i w powietrzu przybywa. Do dziś — powiedział mi w czerwcu płk J. Werenicz — „wykonaliśmy" już plan za cały rok.

Aż o czterdzieści procent wzrosły katastrofy spowodowane nieprzestrzeganiem przepisów lotniczych. Podwoiła się liczba wypadków na skutek błędów pilotażu. Coraz częściej zawodzą same maszyny. A oto tragiczna statystyka roku, w którym zginął Józef Menet. Od stycznia do czerwca:

25 lutego. Na lotnisku we Wrocławiu, uszkodzenie dwóch samolotów AN w konsekwencji zaczepienia maszyny lądującej o stojącą na płycie. Przyczyna — rażące nieprzestrzeganie przepisów.

5 marca. Niefortunne lądowanie śmigłowca M-8 na platformie Petrobaltic. Tylko dzięki szczęśliwemu zbie-

gowi okoliczności nie zakończyło się śmiercią kilkunastu osób. Przyczyna — jak wyżej.

10 marca. Na skutek spadku mocy silnika i w związku z tym przymusowego lądowania poważnemu uszkodzeniu uległ samolot „Kruk".

31 marca. Katastrofa polskiego samolotu AN-2 na terenie Węgier. Zginęli pilot i mechanik. Przyczyna — nieprzestrzeganie przepisów.

5 kwietnia. Rozbicie się śmigłowca Mi-2 należącego do WSK Świdnik. Zginęli pilot i mechanik. Przyczyna — jak wyżej.

7 kwietnia. Katastrofa ULM-a w Krośnie, w wyniku której poniósł śmierć Józef Menet.

16 kwietnia. Poważne uszkodzenie śmigłowca Mi-2 należącego do WSK Świdnik. Pilot musiał lądować awaryjnie, ponieważ śmigłowiec miał defekt techniczny.

24 kwietnia. Katastrofa samolotu PZL-104, należącego do Aeroklubu w Grudziądzu, w wyniku której zginął pilot, a maszyna została zniszczona. Przyczyna — „inne".

1 maja. Na lądowisku roboczym poważnych obrażeń głowy doznał przypadkowy przechodzień, uderzony śmigłem startującego samolotu. Przyczyna — „inne".

8 maja. Katastrofa samolotu LOT IŁ-62 M produkcji radzieckiej. Zginęły sto osiemdziesiąt trzy osoby. Zniszczona maszyna. Przyczyna — awaria techniczna.

13 maja. Uszkodzenie samolotu PZL-104 z Aeroklubu Pomorskiego na skutek przymusowego lądowania, spowodowanego przerwą w pracy silnika wywołaną małą ilością paliwa.

14 maja. Poważne uszkodzenie „Gawrona", samolotu Aeroklubu Gdańskiego, w akcji uniemożliwiającej ucieczkę porywaczowi. Obrażenia ciała u pilota i mechanika.

18 maja. Zniszczenie samolotu PZL-106, który runął na skutek przerwy w pracy silnika. Pilota w stanie ciężkim przewieziono do szpitala.

26 maja. Uszkodzenie śmigłowca Mi-2 należącego do WSK Świdnik na skutek awarii silnika.

27 maja. Zniszczenie szybowca „Pirat" z Aeroklubu Krakowskiego na skutek nieprzewidzianego lądowania. Pilot doznał ogólnych potłuczeń.

7 czerwca. Ta sama przyczyna uszkodzenia szybowca „Jantar", należącego do Aeroklubu Olsztyńskiego.

7 czerwca. Uszkodzenie „Pirata" z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej.

11 czerwca. Śmierć pilota śmigłowca Mi-2 z WSK Świdnik na skutek zaczepienia o linię wysokiego napięcia. Śmigłowiec zniszczony.

19 czerwca. Uszkodzenie balonu TOMI AX-7 z Aeroklubu w Stalowej Woli na skutek niewłaściwego pilotażu.

23 czerwca. Zniszczenie samolotu Aeroklubu Podkarpacie na skutek konieczności lądowania ucznia skoczka przy użyciu spadochronu zapasowego.

23 czerwca. Taka sama sytuacja powtórzyła się w Bydgoszczy.

26 czerwca. Poważne uszkodzenie śmigłowca Mi-2, własność WSK Świdnik na skutek nadmiernego załadowania go.

27 czerwca. Zniszczenie szybowca „Pirat".

Tego samego dnia: Uszkodzenie samolotu PZL „Wilga" w czasie zawodów sportowych.

30 czerwca. Uszkodzenie szybowca „Pirat" z Aeroklubu Rybnickiego. Obrażenia ciała u pilota.

W protokole o wypadku sporządzonym w Ministerstwie Komunikacji znajduje się i taka informacja: W 1986 roku do Wydziału Bezpieczeństwa Lotniczego wpłynęły 193 meldunki dotyczące wydarzeń lotniczych. Zachodzi jednakże uzasadnione przypuszczenie, że nie o wszystkich wydarzeniach ministerstwo zostało poinformowane. Między innymi nie zgłoszono, że 20 marca 1986 roku podczas załadunku śmigłowca Mi-2 doszło do uszkodze-

nia trzech łopat wirnika w wyniku nieprzestrzegania technologii załadunku. Ta sama przyczyna powtórzyła się 6 kwietnia na lądowisku w Czaplinku. Nie zarejestrowano też uszkodzenia w dniu 21 maja 1986 roku samolotu M-18 na skutek wkołowania go na maszynę służącą do remontu pasa startowego, a także wypadków w dniach 14 lipca, 12 września, 11 listopada (przyczyną było złożenie się podwozia).

Doświadczeni lotnicy mówią krótko: bałagan w kraju, rozprężenie gospodarki, dyscypliny pracy nie ominęły też naszego podwórka. W dziedzinę, która była kiedyś synonimem odwagi, ale i rozwagi, coraz śmielej wchodzi dyletanctwo.

Czasem ukryte jest za parawanem dolarowego zysku i wtedy tym bardziej zapomina się, że w lotnictwie zazwyczaj płaci się cenę najwyższą: zdrowia albo życia.

Zdawało się, że kontrakt zawarty ze Stanisławem Koziczyńskim będzie bardzo korzystny, tymczasem skończyło się tragicznym wypadkiem i całym łańcuchem dochodzeń, sporów i procesów. Koziczyński najpierw groził, ale kiedy kolejni adwokaci uświadomili mu, że nie ma szans na wygraną, przestał interesować się zamówieniem ulokowanym w Krośnie. Wyjechał z Polski i nie reagował na korespondencję.

Dyrektor Kazimierz Ginalski powoli tracił nadzieję, że jego załoga dostanie pieniądze za zbudowanie dwóch motolotni (również za tę, która została zniszczona w czasie lotu próbnego). Miał też kłopot z elementami i materiałami szwedzkiego kontrahenta. Na polecenie prokuratury leżały zaplombowane w hali fabrycznej, która była przecież potrzebna do produkcji.

Po roku Lotnicze Zakłady Produkcyjno-Naprawcze w Krośnie wystąpiły do Przedsiębiorstwa Zagranicznego „Uniwersal" o zwrot poniesionych kosztów. Ta firma bowiem reprezentowała stronę polską przy zawieraniu

kontraktu z obcokrajowcem. Zakłady żądały od „Uniwersalu” obniżonej znacznie w stosunku do pierwotnych obliczeń kwoty 955 000 zł wraz z odsetkami tytułem zwrotu kosztów za elementy wyprodukowane przez fabrykę i użyte do montażu motolotni. Później „Krosno” powtórnie ograniczyło roszczenia — zaledwie 609 tysięcy zł.

„Uniwersal” na żądanie zwrotu kosztów nie zareagował. Wobec tego LZPN zwrócił się o rozsądzenie sporu do Okręgowej Komisji Arbitrażowej.

Okręgowa Komisja Arbitrażowa nie zgodziła się z linią obrony „Uniwersalu” opartą na tym, że zakłady w Krośnie nie wywiązały się z umowy, gdyż Szwed nie podpisał protokołu odbioru technicznego motolotni, a ponadto strony zawarły umowę na warunkach komisu.

Komisja podkreśliła, że obowiązek zwrotu wzajemnych świadczeń w przypadku rozwiązania umowy wynika z mocy prawa.

Orzeczenie to dyrektor Ginalski przyjął wprawdzie bez szczególnej satysfakcji, ale też i z westchnieniem ulgi. Nie udał się interes z Koziczyńskim, dobrze więc chociaż, że można o sprawie zapomnieć.

Tymczasem w marcu bieżącego roku do Głównej Komisji Arbitrażowej wpłynęło odwołanie od orzeczenia OKA. „Uniwersal” wnosił o zmianę zaskarżonego orzeczenia i oddalenie roszczeń na koszt powoda, ponieważ: „kontrahent zagraniczny nie miał wpływu na decyzje powoda w przedmiocie montażu i oblotu, gdyż motolotnia nie była jego własnością, skoro jej nie odebrał i nie zapłacił.”

Obciążenie strony pozwanej — stwierdził w odwołaniu radca prawny przedsiębiorstwa handlu zagranicznego — kosztami rozbitego, nie odebranego technicznie i nie zapłaconego urządzenia lotniczego, obraża przepisy kodeksu cywilnego.

Ten proces dopiero — a mamy połowę 1989 roku —

E.L. — Nie. Poznałem go dopiero w Oświęcimiu. W obozie koncentracyjnym.

S.K. — W jakiej sytuacji?

E.L. — Bardzo dla niego charakterystycznej. Grupka zaprzyjaźnionych z sobą więźniów polskich, jako tako „urządzonych" już w obozie, postanowiła pomóc świeżo przybyłemu Dunikowskiemu. Przekonaliśmy Niemców, że pojawił się taki artysta, który może zrobić wspaniałą makietę całego obozu. Że ta makieta będzie jak żywa. Że można się nią będzie przed zwierzchnością pochwalić. Wiązały się z tym zadaniem określone przywileje dla wykonawcy makiety, dodatkowy przydział chleba czy coś w tym rodzaju. Poszedłem z dobrą nowiną do Dunikowskiego. A ten nosem kręci: „Ja nie jestem żaden makieciaz. Ja jestem z e ź b i a z!".

S.K. — Ale wreszcie się zgodził?

E.L. — Tak. Ale bardzo długo trzeba go było namawiać. Jeszcze przy Niemcach grymasił. Całe szczęście, że go nie rozumieli. Byli zresztą perspektywą posiadania makiety tak zachwyceni, że urządzili Dunikowskiemu specjalną, nieźle wyposażoną pracownię. Zachodzę do niej kiedyś, pytam, czy mogę w czymś pomóc. „Owsem, mozes — powiedział, sepleniąc nieco po swojemu. — Mozes mi dać chusteckę, bo mam katar". Chusteczki niestety nie miałem. W Oświęcimiu na ogół nie miewało się chusteczek. Los sprawił, że następnym razem zobaczyłem Dunikowskiego dopiero po wojnie, w końcu lat czterdziestych, w Moskwie, na jego wystawie. Podszedłem: „Mistrźu, mam dla pana chusteczkę." Pamiętał: „Ba, ale ja teraz nie mam kataru!".

S.K. — Znam dwa gatunki satyryków. Pierwszy, do którego należą osobnicy obnoszący „prywatnie" ponurą gębę, albo nawet zdecydowany brak poczucia humoru — stanowi większość. Pan należy do drugiego, rzadszego gatunku: pogodna twarz i wewnętrzny optymizm,

plus zdolności gawędziarskie okraszone umiejętnością opowiadania dowcipów. Pan nie tylko rysuje satyrycznie. Pan patrzy satyrycznie (łagodno-satyrycznie) na to, co pana otacza, na Polskę, świat. To jest chyba zresztą coś więcej — to jest taki swoisty sposób na życie. Dlatego nawet w sytuacjach, które według utartych schematów „nie nadają się do satyrycznego ujęcia", z których „śmiać się nie wypada", umie pan dostrzec rys satyryczny.

E.L. — Chyba rzeczywiście w tym coś jest. Bo wie pan, ja już w czasach studenckich uchodziłem za anegdotczyka i tak zwaną duszę towarzystwa, co powodowało że niektóre koleżanki, szczególnie te z lepiej sytuowanych domów zapraszały mnie na obiady i kolacje, uprzedzając rodzinę, że przyjdzie znany wesołek i śmiechom nie będzie końca. Wiedząc o tym, zachowywałem się na ogół nad wyraz poważnie i godnie. Wystarczyło jednak, abym zwrócił się do kogoś z obecnych przy stole z banalną prośbą o sól czy cukier — a wybuchano śmiechem, w przekonaniu, że nareszcie się zaczyna. Kiedyś znów koledzy z Akademii namówili mnie, abym podawał się za Szweda. Udawało mi się to wcale dobrze przez dni parę. Ponieważ nie znałem szwedzkiego — wymyśliłem własny język szwedzki (zlepek imion, nazw geograficznych, przypadkiem zapamiętanych słów) i mówiłem nim dość płynnie, ciesząc się powodzeniem u dziewcząt i nie tylko, jako że Polacy zawsze byli okropnymi snobami na zagraniczność.

Kiedy zaś w dniu pogrzebu Piłsudskiego zobaczył mnie spokojnie siedzącego w holu Akademii jej rektor, zawołany piłsudczyk i zapytał: „To pan nie idzie na pogrzeb Marszałka?" (widział mnie wcześniej w pochodzie pierwszomajowym, dlatego w jego głosie brzmiała lekko oskarżycielska nuta, strzeliłem bez namysłu: „Nie idę, rzeczywiście profesorze, a to dlatego, że ja jestem przeciwny

śmierci marszałka Piłsudskiego!" Rektor się stropił, nie wiedział czy ma uznać moją odpowiedź za pozytywną, czy wręcz przeciwnie. Na wszelki wypadek zaprzestał dalszych indagacji, ja zaś oglądałem pogrzeb Piłsudskiego z balkonu mieszkania jednego z profesorów.

S.K. — Zgadza się. Ale myśląc o pana umiejętności satyrycznego widzenia wydarzeń, nawet tam, gdzie „nie wypada", rozumiałem ten problem nieco inaczej. Na przykład czytając swego czasu w tygodniku społeczno-kulturalnym fragmenty pana wspomnień z Oświęcimia, zwróciłem uwagę na taką scenę: przez okno malarni, w której pan pracuje, spostrzega pan w grupie więźniów, poniewieranych i bitych na placu apelowym przez dyżurnego esesmana, dwu swoich przyjaciół czy — dokładnie już tego nie pamiętam — bliskich kuzynów. Niewiele myśląc wybiega pan z baraku i wkładając do kieszeni pasiaka calówkę, aby wyglądać urzędowo — melduje pan esesmanowi, że potrzebuje dwu więźniów do pilnej pracy. Na jego przyzwalający gest wybiera pan natychmiast tych dwu — a są nimi, oczywiście, zauważeni przez okno kuzyni. Potem daje im pan kozioł do piłowania drzewa i każe chodzić z nim, wokół kuchennego baraku aż do przerwy obiadowej. W ten sposób ludzie ci uniknęli bicia. A pan ujawnił się jako znawca obozowych zwyczajów i codziennych obozowych paradoksów. Bo wiedział pan, że najłatwiej ukryć się — nie ukrywając i że najnaturalniej wyglądają więźniowie wykonujący nienaturalne czynności (np. noszący coś dookoła czegoś bez przerwy), trudniący się w sposób całkowicie zwyczajny, zajęciem całkowicie absurdalnym.

E.L. — Był okres, w którym udało mi się zdobyć przydział do grupy cieśli. Ponieważ o ciesiółce pojęcia nie miałem (przyznałem się do tego z dobrawoli) — kazano mi prostować gwoździe. Siedziałem ze specjalnym młotkiem między dwiema skrzyniami. W jednej były gwoździe

krzywe, w drugiej proste. Brałem krzywe, prostowałem je, a gdy były już wystarczająco proste krzywiłem znowu. Chodziło o to, aby nadzorujący nas esesman widział, że moja ręka jest w stałym ruchu. Bo on najkrótszych nawet przerw w pracy nie znosił i potrafił karać nieróbstwo okrutnie. Wreszcie zrobiłem doświadczenie. Wziąłem jeden duży gwóźdź i chyba przez tydzień zajmowałem się nim wyłącznie. Prostowałem go, zginałem, najpierw zwyczajnie, potem w przemyślne zakrętasy; rozklepywałem go na płasko, aby znów przywrócić mu pierwotny okrągły kształt i tak w kółko. Esesman był bardzo zadowolony z mojej wydajności.

S.K. — Przed laty, pamiętam, opowiadał pan w doborowym towarzystwie stałych bywalców klubu Spatifu w Alejach Ujazdowskich, że ulubionym pańskim zajęciem w więziennej celi, do której wsadziło pana gestapo, była gra w szachy. Dozwolona zresztą. Pasjami lubił pan też grywać w więzieniu w karty (co już dozwolone nie było) i że te karty sam pan z byle czego w sposób fachowy (ASP, wiadomo!) fabrykował. Opowieści te brzmiały jak dysonans na tle powszechnego wówczas w okupacyjnych wspomnieniach tonu martyrologicznego. Pawiak — więzienie hitlerowskie i szachy? To się po prostu nie zgadzało. Młodzież, która wyrobiła sobie zdanie o okupacji wyłącznie na podstawie literatury, a nie udało się jej dostać do Spatifu w tym czasie, kiedy rozsnuwał pan w nim swoje opowieści, wyobraża sobie, że w czasie okupacji Polacy nic, tylko strzelali do Szwabów, zaś w więzieniu obmyślali ucieczki. Ale stanowczo za daleko odbiegam od tego, co w naszej rozmowie powinno dominować, od grafiki i karykatury. Wiem, że jeszcze jako student rozpoczął pan stałą współpracę ze „Szpilkami" i że plakat reklamowy Książęcego Browaru w Żywcu był pana debiutem, a zarazem pierwszym znaczącym sukcesem.

E.L. — Mój debiut, a zarazem pierwszy znaczący sukces miał miejsce o wiele wcześniej. Jeszcze w trakcie pierwszej wojny światowej.

S.K. — Niemożliwe. Jak by nie liczyć wychodzi, że musiał być pan wtedy jeszcze dzieckiem. Chyba że był pan dzieckiem genialnym.

E.L. — A tak! Ta pana ironia mija się z celem, bo ja naprawdę zdobyłem trzecią nagrodę w konkursie na plakat mając lat siedem zaledwie.

S.K. — Proszę o szczegóły.

E.L. — Było to w Moskwie, dokąd wywędrowałem wraz z ojcem i matką tuż przed wojną, w 1914 roku. Ojciec miał wszechstronne zainteresowania. Poza pracą zawodową świetnie grał na flecie, komponował i rysował z dużym powodzeniem. Dlatego też uczestniczył w 1915 roku w konkursie na plakat rozpisanym przez Komitet Polski. Podpatrując ojca przy konkursowej robocie i ja narysowałem swój projekt: czerwony trójkąt, a w jego rogach trzech Polaków ubranych w trzy różne mundury armii państw zaborczych. Ojciec popatrzył na to, popatrzył — i wysłał razem ze swoją pracą na konkurs. W efekcie dostał drugą nagrodę, ja trzecią. Zapewne moja nieporadna kreska została uznana przez jury za wyrafinowaną stylizację; świadomy zamiar zawodowego grafika.

S.K. — A czy mogę pana naciągnąć na jakieś wspomnienie z życia przedwojennej artystycznej cyganerii. W dobie skomercjalizowania kultury, przypomnienie scen z życia cyganerii będzie nie tylko ciekawe, ale i pouczające. Cyganeria jest dziś tylko legendą. Dla pana była rzeczywistością.

E.L. — Znów pan przesadza. Cyganeria była rzeczywistością w dziewiętnastym wieku. W okresie międzywojennym kołatały się z rzadka jakieś zestarzałe jej relikty, w nazbyt steatralizowanej postaci. Jak kto się bardzo postarał, mógł dopaść malarza pejzażystę chodzącego po

wymogliśmy wprowadzenie do umowy klauzuli, że „Bratniak” funduje nam na samym początku dla kurażu trzy wódki przy bufecie. Niestety, wypiliśmy przez roztargnienie trochę więcej. Na tyle więcej, że okazało się nagle, iż nie jesteśmy w stanie uchwycić niczyjego podobieństwa, a i z rachunkiem mieliśmy kłopoty.

S.K. — Zdaje się, że ze wspaniałych tradycji cyganerii, dzisiejsi artyści pielęgnują pieczołowicie jedynie balowanie w ulubionych swoich lokalach.

E.L. — Pan raczy żartować. Dziś, balowanie w knajpach? Za co? Przy tych horrendalnie wysokich cenach? A ceny w knajpach lecą w górę jak szalone, podczas kiedy honoraria za plakaty i rysunki trzymają się na ogół cenników zmienianych przez Ministerstwo Kultury niechętnie i z rzadka. Do niedawna autor plakatu mógł dostać najwyżej czterdzieści tysięcy...

S.K. — ... nawet gdyby okazał się samym Michałem Aniołem?

E.L. — Gdy okazywał się samym Michałem Aniołem, można było wystąpić z podaniem skierowanym osobiście do ministra Krawczuka. Bo tylko minister jest w stanie wyrazić zgodę na podwyższenie — na zasadzie wyjątku — górnej granicy siatki stawek. Gwoli prawdzie przyznać trzeba, że ostatnio stawki podniesiono. Górna stawka za plakat wynosi teraz siedemdziesiąt pięć tysięcy.

S.K. — A farby, tusz, papier — ciągle drożeją. Słyszałem, że są reglamentowane. Można je kupić z wielkim trudem. A jak ktoś chce, żeby jego dzieło wyglądało tak, jak powinno wyglądać, kombinuje farby, tusz, papier, pędzel, piórko itd., itd. — z zagranicznych zrzutów. Właśnie: jakiego piórka pan używa? Pański tusz jakiej jest firmy?

E.L. — Używam tuszu czarnego znakomitej firmy „Taleus”. Zresztą za darmo. Córka przysyła mi z Londynu. A piórka kupuję w czasie pobytów za granicą. Mam

piórka niemieckie, czeskie, francuskie, angielskie. Ale rysunki są polskie.

S.K. — Rozumiem, że tzw. koszta własne artysty grafika rosną niewspółmiernie szybciej niż honoraria za pracę. Ale chodząc po wystawach, oglądając w TV wernisaże, słysząc to i owo o aukcjach grafiki i malarstwa — co rusz jestem zaszokowany. Cenami. Lubię malarstwo Dudy Gracza, ale kiedy słyszę, że „Duda poszedł za półtora miliona", przeżywam szok i trudno mi uwierzyć w opowieści o tym jakoby polscy malarze i graficy przymierali głodem. Ja tych milionów nie mam za złe, broń Boże, tylko się miotam między pewnymi stereotypami a realiami z wystaw i galerii (prosperują coraz lepiej), bo nie wszystko mi się zgadza.

E.L. — Jak w każdym zawodzie tak i tutaj są wielcy, biorący za swoje dzieła krocie (często niezasłużenie, bo knocą, choć mają sławę), są średni, mali i najmniejsi — debiutanci, którzy dostają niezbyt wiele. Milion za obraz — to może dziś szokować tylko urzędnika zarabiającego siedemdziesiąt tysięcy miesięcznie. Ale w Polsce są nie tylko mało zarabiający urzędnicy i emeryci starego portfela. Prywatny przedsiębiorca cieszy się kupując obrazy tylko za milion. To świetna lokata kapitału. Proszę jednak pamiętać, że prace najbardziej nawet znanych karykaturzystów osiągają na aukcjach i wystawach z reguły niższe ceny, niż te, które tyczą malarstwa sztalugowego.

S.K. — Wiem. Na otwartej obecnie w Muzeum Karykatury wystawie prac Chodorowskiego, ten znany karykaturzysta wycenił swoje rysunki od trzydziestu do stu tysięcy złotych.

E.L. — Za karykatury, czy ogólnie mówiąc rysunki satyryczne, redakcje pism satyrycznych płacą naprawdę niewiele.

S.K. — Mając zapewne na celu obronę interesów swojego środowiska zawodowego, wystąpił pan w 1987

roku z inicjatywą założenia Stowarzyszenia Polskich Artystów Karykatury, zrealizował ją i — stanął na czele tej nowej organizacji twórczej.

E.L. — Chodziło mi nie tylko o interesy, te materialne. Chciałem nie tylko zintegrować ludzi mających własną odrębną specyfikę twórczą, własne środki wyrazu — a organizacyjnie stale dotąd rozproszonych. Inicjując powstanie nowego stowarzyszenia myślałem przede wszystkim o tym, żeby zaczęto wreszcie traktować karykaturzystów nie jak rzemieślników, lecz jak artystów. Bo to są artyści.

S.K. — Ci najlepsi.

E.L. — Wszystko zależy jakie przyjmuje się kryteria dla określenia „najlepszości". Trzeba być bardzo ostrożnym w cenzurkach, bo kryteria są zmienne. Tyle różnych czynników je kształtuje! Pamiętam, że kiedy zabiegałem o ukonstytuowanie się naszego stowarzyszenia (nie było wtedy jeszcze wyjątkowo liberalnej Ustawy o Stowarzyszeniach) — co krok spotykałem się z protestami tzw. czynników. Minister Żygulski zdobył się nawet na ironię: „Jak dziś zgodzę się na karykaturzystów, jutro zechcą mieć swój związek akwareliści!".

S.K. — Znaczy, bał się nawet akwarelistów. A pan zdaje się bardzo wcześnie, tuż po wojnie, zaczął kierować odrodzonymi „Szpilkami"?

E.L. Objąłem to stanowisko nie „tuż", ale rzeczywiście niezadługo po zakończeniu wojny. Po moim powrocie z Norymbergi. Bo trzeba panu wiedzieć, że i mnie Borejsza wysłał na proces wojennych zbrodniarzy hitlerowskich wraz z grupą polskich korespondentów, obok Osmańczyka i Małcużyńskiego.

S.K. — Ten proces musiał być dla pana, niedawnego więźnia oświęcimskiego, nie byle jakim przeżyciem.

E.L. — Najmocniej przeżyłem powrót z Norymbergi do Warszawy. Wracałem polskim samolotem. Po jakimś cza-

sie zorientowałem się, że wśród pasażerów znajduje się pod strażą paru byłych wysokich funkcjonariuszy hitlerowskich — więźniów wydanych Polsce przez aliantów. Rozpoznałem m.in. kata łódzkiego getta — Biebowa i komendanta obozu oświęcimskiego — Hessa. Od Hessa nie mogłem oderwać oczu. Ubrany w panterkę starszy mężczyzna siedział spokojnie. Wyglądał na poczciwca. Nie wytrzymałem. Przesunąwszy się w jego sąsiedztwo, zapytałem: „Poznaje mnie pan?" Nie mógł mnie poznać. Ten wielkorządca obozu nigdy mnie — szeregowego więźnia nie widział; ja go też nigdy w obozie nie widziałem, nawet z daleka. Nie mógł mnie poznać i nie poznał. Ale kiedy poinformowałem go, że jestem byłym haftlingiem z Auschwitz, zobaczyłem niepokój w jego oczach.

S.K. — To spotkanie w odwróconych rolach było niejako symbolem czasu.

E.L. — W tamtych latach o spotkania mające wymiar symbolu nie było znowu tak trudno.

S.K. — To brzmi intrygująco. Poproszę o przykład.

E.L. — Pod koniec okupacji znalazłem się z żoną w Częstochowie. Gościny w swoim mieszkaniu udzielił nam znany kupiec miejscowy, pan Tomski. Siedemnastego stycznia 1945 roku Armia Czerwona zdobyła Częstochowę, a już następnego dnia miałem do czynienia z patrolem NKWD. Przyszli mnie aresztować wysuwając zarzut, że jestem ukrywającym się Niemcem. Dokumenty, które przedstawiłem nie trafiły im do przekonania. Podejrzana wydała im się moja znajomość rosyjskiego. Zjeżyli się na informacje, że dzieciństwo spędziłem w Moskwie. Złagodnieli dopiero wtedy, kiedy dowiedzieli się, że jestem „rabotnikiem iskustwa". Odchodzących zapytałem, na czym opierali wysunięte przeciw mnie oskarżenie. Wydobyli wtedy karteczkę z adnotacją, mającą z pewnością źródło w książce meldunkowej: „wyznanie ewangelicko-augsburskie".

S.K. — Miło wspomina pan ośmioletnie szefowanie zespołowi redakcyjnemu „Szpilek"?

E.L. — Miło — niemiło, to chyba nie są najwłaściwsze słowa. Moje szefowanie „Szpilkom" było przede wszystkim pouczające. Przypadło na przełom lat czterdziestych i pięćdziesiątych. A właśnie wtedy zaczęto wyznawać teorię, że satyra musi być poważna. Że ma nie tyle bawić, rozśmieszać, ile wypełniać poważne, polityczne zadania.

S.K. — Pamiętam dobrze te karykatury wyobrażające grubego reaka, podstępnego kułaka, imperialistyczną stonkę zrzucaną na spadochronie z amerykańskiego samolotu i krwawego kata Tito z okrwawionym toporem w ręku.

E.L. — Zrobiłem z tego trzy lata temu w Muzeum Karykatury wystawę pod hasłem „Satyra socrealizmu". Jak się te czasy zmieniają! Zwiedzający wystawę bawili się świetnie oglądając rysunki, które wtedy, kiedy ukazywały się drukiem, nie rozśmieszały nikogo. Nie miały zresztą tego zadania. Wystawa w Muzeum Karykatury miała więc zasłużone powodzenie i dobre recenzje. A otwierał ją ni mniej ni więcej — sam Cyrankiewicz.

S.K. — Aż dziw, że się zgodził.

E.L. — Zawsze miał poczucie humoru. I lubił paradoksy. A jeśli już mówimy o tamtych, socrealistycznych latach, muszę przyznać, że do dziś czuję dreszcz na plecach na wspomnienie polecenia, które otrzymaliśmy (Osmańczyk był wtedy redaktorem naczelnym) z KC po śmierci Stalina. Ponieważ wszystkie tygodniki przygotowywały wówczas specjalne numery poświęcone pamięci Stalina, również „Szpilkom" przykazano zredagować numer specjalny. Żadnego „odpowiedzialnego towarzysza" nie udało się przekonać, że to zupełnie do „Szpilek" nie pasuje. Wybrnęliśmy wreszcie z absurdalnej sytuacji zestawem starych karykatur z okresu rewolucji październikowej. A kiedy po symbolicznym pogrzebie

Stalina (była jakaś taka żałobna defilada w Warszawie) poszedłem z kolegami do barku i zadysponowałem: „Trzy pogrzebowe!” — już następnego dnia wezwano mnie do wydziału prasy KC, gdzie otrzymałem surową naganę za „niedopuszczalne kpiny”. A było nas w tym barku tylko trzech. Zachodzę do dziś w głowę: który z tych dwu? Niby taki donosik był dla tamtych czasów czymś normalnym, ale przykro. Słyszę czasem, że wtedy może było w ogóle niedobrze, ale redaktorzy czuli przynajmniej spokój mając jasno wytyczone granice między dziełem dobrym a złym. Nonsensowny pogląd! Wiadomo było wtedy na przykład, że Lenin jest dobry i robotnicy są dobrzy. Cóż łatwiejszego więc niż wniosek, że połączenie jednego z drugim w postaci wiersza „Robotnicy studiują Lenina” wzmocnione rysunkiem wyobrażającym treść wiersza — będzie czymś najlepszym. A tymczasem — nieprawda. Publikuję w „Szpilkach” wiersz o robotnikach studiujących Lenina, opatruję go ilustracją wykonaną przez jednego z najlepszych polskich grafików — Piotrowskiego i nagle a niespodziewanie wybucha publiczna nagonka, awantura; bo choć robotnicy na rysunku wyobrażeni są realistycznie to jednak w sposób niewystarczający; ich postacie są zbyt uproszczone, co znaczy, że „Szpilki” obrażają robotników!

S.K. — Pozycja satyryków i satyry była w latach pięćdziesiątych, sześćdziesiątych jakby dwuznaczna. Lekceważono ją, to znów na przemian przeceniano. Bano się jej, ale nie przyznawano się do tego.

E.L. — Może dlatego, że Słonimski uprawiał nie tylko poezję ale i satyrę i to bardzo celną, zjadliwą; satyrę nie tylko drukowaną, ale i tę mówioną, improwizowaną przy kawiarnianym stoliku w związku z bieżącymi wydarzeniami politycznymi — nie ma on do dziś tablicy pamiątkowej na murze domu, w którym mieszkał? Może to taka kara?

S.K. — Słonimski mieszkał zdaje się w bliskim pana sąsiedztwie.

E.L. — Prawie na tej samej ulicy. Z tego m.in. względu często oglądam puste miejsce tam, gdzie od dawna powinien być wmurowany „dowód pamięci". To mnie wściekа. Jestem wielbicielem Słonimskiego, a tu taka obojętność.

S.K. — Może tylko biurokratyczna nieruchawość.

E.L. — Ależ nie. Ja już w 1981 roku napisałem w sprawie należnej Słonimskiemu tablicy list do ZG Związku Literatów. Otrzymałem wtedy odpowiedź, że moja inicjatywa została „zaopiniowana pozytywnie", ale jak na ironię ZLP zaraz zawieszono a potem rozwiązano. Ponowiłem wniosek po powołaniu do życia nowego Związku, zwracając się tym razem bezpośrednio do prezesa ZG, czyli pani Auderskiej. Odpowiedzią było milczenie. Totalne. Kiedy przewodnictwo ZG ZLP objął Żukrowski, wniosek ponowiłem. Odpowiedź miała taką mniej więcej treść, że chociaż Słonimski był swego czasu prezesem ZG ZLP, to z tego absolutnie nic dziś nie wynika, tak samo jak jutro nic nie będzie wynikać z tego, że dziś prezesem jest Żukrowski. Osiem bitych lat dopominałem się o tablicę dla Słonimskiego bez powodzenia, aby wreszcie znaleźć zrozumienie w Ministerstwie Kultury. Nie tylko wyraziło zgodę, ale postanowiło rzecz sfinansować. Niedawno otrzymałem wiadomość, że tablica znajduje się już w robocie.

S.K. — Wszyscy znają pana upór. Nie zraża się pan nigdy początkowymi niepowodzeniami. Wiadomo, że umie pan tak działać, aby — nawet wtedy, gdy szanse są niewielkie — osiągnąć pożądany skutek. Czego najlepszym dowodem Muzeum Karykatury wspomniane już parokrotnie w czasie naszej rozmowy. Ukochane pana dziecko. Wymyślił je pan, wychodził i proszę: dziecko doskonale się rozwija, pije tłuste mleczko i ma śliczny

kojec, który mu pan znalazł w doskonałym miejscu, na ulicy Koziej na Starym Mieście. Gratuluję. Tym bardziej że jest to jedyna tego typu placówka w Europie, a może i na świecie.

E.L. — Łatwo się o tym muzeum teraz mówi, ale zrobić je było niełatwo. Nieprzebrane wprost mnóstwo ministerstw, dyrekcji i instancji różnego szczebla musiałem przez lat dziesięć nieustannie gnębić, nachodzić, aby uzyskać to, co uzyskałem. A na drodze wyrastały mi coraz to nowe bariery. Często sztuczne, biurokratyczne, bo urzędników najtrudniej przekonać do nietypowego. Jak czegoś nigdy nie było — to z powodzeniem nadal może nie być, wiadomo. A w ogóle „komu to służy". Najpierw zdobyłem mały pokoik. Ciasno tam było strasznie.

S.K. — No, ale wreszcie jest ta wdzięczna kamieniczka na Koziej. Szkoda, że udostępnia się tam zwiedzającym tylko okresowe ekspozycje. A przecież muzeum ma, jak słyszałem bogate zbiory.

E.L. — Zbiory mamy duże i cenne, ale miejsca ciągle za mało. Tak na ekspozycje, jak i na prawidłowe magazynowanie zbiorów. Nadzieja w tym, że już mam zgodę na rozbudowę muzeum.

S.K. — Apetyt rośnie w miarę jedzenia?

E.L.— Mam już lokalizację na tyłach dotychczasowej siedziby. Mam zgodę od architektury i zgodę urzędu od wody, urzędu od światła, gazu, itd. itd. A wie pan na jaką zgodę najdłużej czekałem? Kto przeciwstawiał się nawet? Rada osiedla. To znak demokratyzacji, wiem, ale jeśli taka ma być demokratyzacja to ja bardzo przepraszam. Najdłużej nie mogłem znaleźć wykonawcy. Ale kiedyś córka wzięła z Hamburga paczkę dla kogoś w kraju, czy odwrotnie. I tym kimś okazał się pewien minister. Dobre uczynki popłacają. Minister dał mi namiar na firmę polonijną, która ma nie tylko chęć zbudowania pawilonu dla Muzeum Karykatury na Koziej ale ma też, co ważniej-

sze, tak zwaną siłę przerobową. Rozmowy są właśnie w toku. Kiedy ten nowy pawilon stanie — będę mógł spokojnie umrzeć.

S.K. — Ależ z pana kokiet. Czy znów mam powtórzyć znaną anegdotę o wspaniałym młodym staruszku Dunikowskim?

Rozmawiał: Stefan Kos

Spis treści

Witold Szolginia *„Dom pod Żelaznym Lwem".* Są to znakomicie napisane, pełne uroku i ciepła wspomnienia autora z dzieciństwa i lat młodości spędzonych we Lwowie. Niepowtarzalny klimat tego miasta lat międzywojennych przedstawił Witold Szolginia również w zbiorze wierszy pt. ***„Kwiaty lwowskie",*** które ukażą się niebawem. **(seria: Współczesna proza polska)**

Redaguje zespół
Mirosław Chrzanowski, Stefan Kozicki, Mieczysław Remuszko

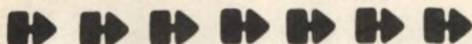
Opracowanie redakcyjne
Mirella Gliwińska

Redaktor techniczny
Danuta Marzec

Projekt graficzny okładki
Zdzisława Ludwiniak

KRAJOWA AGENCJA WYDAWNICZA
RSW „PRASA-KSIĄŻKA-RUCH"
WARSZAWA 1989

Wydanie I. Nakład 100 000 + 350 egz.
Objętość; ark. wyd. 6,32; ark. druk. 6,06
Skład, druk i oprawa: Z. Graf. RSW „Prasa-Książka-Ruch"
Piła, ul. Okrzei 5. Zam. 1089
Nr prod. X-13/1122/88. A-74



„EKSPRES REPORTERÓW" jest jedyną na polskim rynku wydawniczo-księgarskim reportażową serią książkową o aktualnej tematyce. W następnym tomiku przedstawimy Czytelnikom jak zwykle trzy reportaże:

● o aktualnym wydarzeniu ● społeczno-obyczajowy ● kryminalny

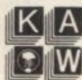
W CYKLU



KLUBOWE ROZMOWY

ERYK LIPIŃSKI

szukajcie „Ekspresu Reporterów" w kioskach „Ruchu" i księgarniach



ISBN 83-03-02870-7